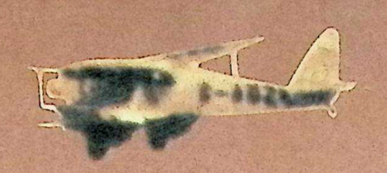


الإمارات العربية والخط الجوي البريطاني إلى الشرق

[١٩٢٩ ـ ١٩٥٢]

● تأليف : د. فاطمة الصايغ

● مراجعة : د. فالـح حنظل

القواعد البريطانية الجوية في الإمارات في الثلاثينيات

المؤلفة في سطور

د. فاطمة حسن الصايغ

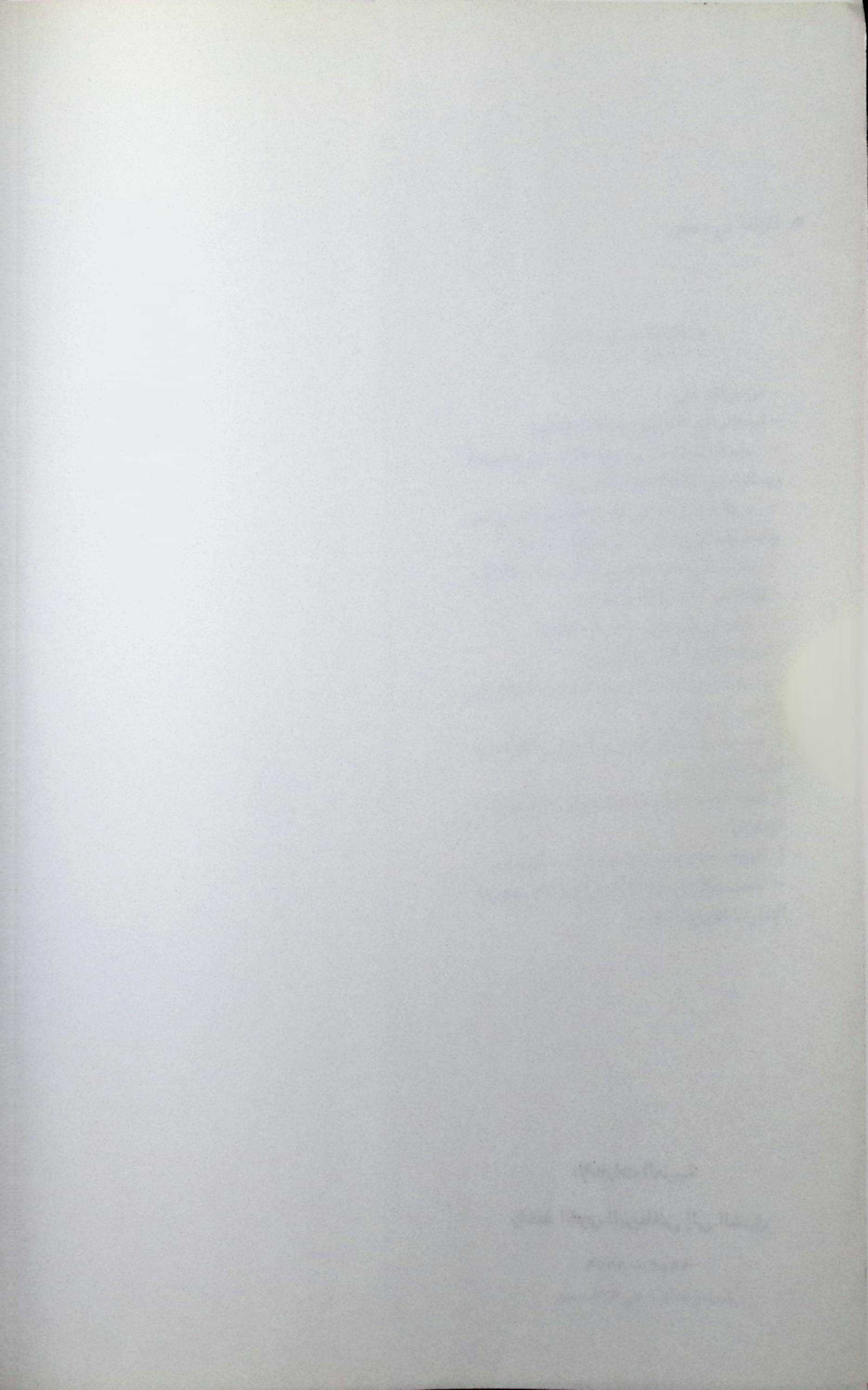
- من مواليد دبي.
- ليسانس في التاريخ من جامعة الكويت.
- درجة الماجستير عام ١٩٨٤ من جامعة ويسكونسون WISCONSIN الأميركية.
- درجة الدكتوراه في تاريخ الخليج العربي من جامعة ايسكس ESSEX البريطانية ـ ١٩٨٩.
- حائزة على منحة فوالبريت الأميركية ـ ١٩٩٣.
- لها العديد من المؤلفات والمقالات.
- عضو في الجمعيات والهيئات التالية:
  - اتحاد المؤرخين العرب، القاهرة.
  - جمعية دراسات الشرق الأوسط، الولايات المتحدة الأميركية.
  - جمعية دراسات الخليج العربي، الولايات المتحدة الأميركية.
  - الهيئة الاستشارية لمجلة شؤون اجتماعية - الإمارات.
  - الهيئة الاستشارية لمجلة دراسات - الإمارات.
- تعمل حالياً أستاذاً لتاريخ الإمارات بجامعة الإمارات العربية المتحدة.

تصميم الغلاف علي الجاك سعيد

الإمارات العربية

والخط الجوي البريطاني إلى الشرق

١٩٢٩ - ١٩٥٢



الإمارات العربية
والخط الجوي البريطاني إلى الشرق

١٩٢٩ - ١٩٥٢

تـأليف : د. فاطمة الصايغ

مراجعة وتقديم : د. فالح حنظل

الطبعة الأولى
1995

منشورات المجمع الثقافي
Cultural Foundation Publications

ص. ب ٢٣٨٠ ـ ابوظبي ـ الإمارات العربية المتحدة ـ هاتف : ٢١٥٣٠٠
P.O. BOX : 2380 - ABU DHABI - U. A. E. - TEL. 215300 - CULTURAL FOUNDATION

وقفة إجلال

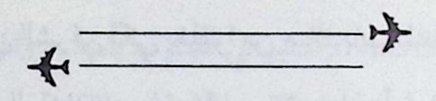
إلى اللّذين جعلا من فجر صباحي إشراقات أنارت لي الطريق لتحقيق هذا الإنجاز ،

إلى اللّذين كانت توجيهاتهما لي باقةَ نرجسٍ زينت درب وعلمتني أن الحياة مبدأ ،

إلى أمي وأبي رمز نجاحي ، وأغلى ما في وجودي ،

أهدي كتابي هذا مقروناً بالحب والعطر ، فهما مثلي الأعلى وفيهما أرى قيمة القيم .

فاطمة



تقديم الكتاب

في العقد الأول من العام السادس عشر الميلادي ، فوجىء سكان المدن والموانىء العمانية المطلة على البحر العربي وخليج عُمان بظهور سفن أوربية ذات طراز غريب تطل من جوانبها فوهات مدافع عديدة وتحمل أعلاماً عليها صور الصلبان المسيحية ، ورست هذه السفن أمام موانىء دبا وخورفكان وقريات وصور ومسقط وغيرها وفتحت نيران مدافعها فدكت بيوتها ثم نزل مقاتلوها المدجَّجون بالسلاح وفتكوا بأهلها ، ومن نجا منهم أخذوا تعهداً منه بالخضوع لملك البرتغال . وقاموا بالعمل نفسه في جزيرة هرمز الفارسية قبل أن يذهبوا إلى الهند لاحتلالها . فكانت تلك العمليات بداية لأول نفوذ أوربي في الخليج العربي والهند ، حيث كان البرتغاليون أول القادمين إلى هناك .

ولغرض إحكام سيطرتهم على الهند وتجارتها ، كان لزاماً عليهم إحكام قبضتهم على المسالك البحرية التي تمر منها السفن التي تنقل تلك التجارة إلى أوربا ، وأهمها الممران المائيان العربيان اللذان يوصلان مياه المحيط الهندي إلى نقاط قريبة من ساحل البحر الأبيض المتوسط وهما الخليج العربي والبحر الأحمر . فامتدت قواعدهم العسكرية من جزيرة هرمز إلى مسقط ثم جلفار رأس الخيمة فالبحرين ، ومن الطرف الآخر المواجه للمحيط الهندي احتلوا مدن دبا وخورفكان وصور وغيرها ، ثم حاولوا احتلال عدن لكنهم فشلوا في ذلك فاحتلوا جزيرتي سقطرة وممباسة

ومدن الساحل الأفريقي الشرقي لكي يغلقوا من هناك باب المندب والبحر الأحمر .

فوقعت تلك المدن والبلدان ضحية مطامع وشهوات أول استعمار أوربي شهده العالم ، إذ صارت المحافظة عليها لا تقل أهمية عن المحافظة على الهند وثروتها .

ولم تستطع الدولة العثمانية التي حملت راية الخلافة الإسلامية آنذاك الدفاع عن البلدان الخليجية ودحر البرتغاليين منها إذ لم يتمكنوا من الوصول إلا إلى البحرين .

وبقيت الأحوال على تلك الشاكلة لمئة عامٍ تقريباً عندما ظهرت في بريطانيا ملكة شابة طموحة هي اليزابيث الأولى التي تمكنت من أن تصل إلى الخليج العربي وأن تساعد الشاه عباس الصفوي سياسياً وعسكرياً لدحر البرتغاليين من هرمز وغيرها من المواقع الفارسية مما أجبر البرتغاليين على الهروب بقطعاتهم نحو الساحل العربي خاصة عُمان، حيث كثفوا وجودهم العسكري هناك في محاولة منهم لاستعادة سيطرتهم على الخليج . لكن دولة جديدة ظهرت على مسرح التاريخ العُماني وهي الدولة اليعربية التي أخذت على عاتقها وبدون مساعدة من الإنجليز مهمة شن حرب تحرير ضد القواعد العسكرية البرتغالية المنتشرة في أراضيها ، وتمكنت بعد سنوات من تحرير كافة مدنها وطرد البرتغاليين ليس من عُمان فحسب ، ولكن من كافة أرجاء الخليج العربي .

غير أن الإنجليز الذين ساعدوا الفرس على النصر ، لم يقوموا بذلك الواجب لغرض إنساني ، ولكن لجلب منفعة لأنفسهم وذلك بإزاحة البرتغاليين من الهند ومن الأماكن الأخرى التي يتواجدونَ فيها واحتلالها بدلهم . ولتنفيذ غرضهم هذا لم يدخلوا الهند وغيرها من الأماكن كفاتحين في أول الأمر ، بل انسلوا إليها كتجار يبحثون عن الثروة ، فأسسوا شركة تجارية باسم شركة الهند الشرقية راحت بمرور الزمن تتبنى مواقف سياسية أخذت تطغي تدريجياً على طابعها التجاري فصارت لها سلطة وسيادة وقوات مسلحة خاصة بها وحصلت على مركز تجاري في ميناء بوشهر الفارسي وضعت فيه مقيماً سياسياً بريطانياً يشرف من هناك على مصالح

بلاده في الخليج . وبان دهاء الإنجليز في أنهم لم يستعمروا الأرض العربية إلا أنهم تغلغلوا في سياستهم عن طريق المقيم بالإرهاب والترغيب والتقلب في المواقف السياسية وربطوا منطقة الإمارات إلى عجلتهم عن طريق الهدنات البحرية المختلفة والمعاهدات فأوجدوا لأنفسهم وضعاً متميزاً لا يمكن أن نصفه استعمارياً بحتاً ، لكنه وضع السيد الذي أخذ على عاتقه المحافظة على الأمن والسلام في مياه الخليج العربي لينعكس هذا الأمن على استقرار الوضع في المستعمرة الكبرى الهند ، فادعوا بأنهم لا يريدون التدخل بالشؤون الداخلية وسياسة الحكام المحليين إنما هُم يسعون لقصر نطاق حكمهم في البحر .

غير أن هذا الادعاء انكشف زيفه بتدخلاتهم الكثيرة والتي كانت أبسط نتائجها أنهم أطلقوا على الإمارات أسماء ومسميات ابتدعوها مثل ساحل القرصنة والمشيخات المتصالحة وإمارات الساحل المتهادن وساحل الهدنة . الخ ، وكل اسمٍ من هذه الأسماء له قصة تحكي مداخلاتهم وتدخلاتهم .

وكلما مر الزمن كلما ظهرت لهم مصالح جديدة في الإمارات حتمت عليهم أن يتلونوا بسياساتهم ويتقلبوا في مواقعهم بين ادعائهم بأنهم ليسوا مستعمرين وبين الرهان على التدخل في الشؤون الداخلية واستخدام القوة العسكرية لتحقيق مآربهم . وإذا كان البرتغاليون قد انتهوا من الخليج بعد أن بقوا فيه مائة عامٍ تقريباً ، فإن الإنجليز لم يخرجوا منه إلا بعد أربعمائة عام تقريباً ، وتركوا عليه بصماتهم السيئة والجيدة .

وفي كتابها هذا بحثت الدكتورة فاطمة الصايغ في فترة تاريخية مهمة من فترات العلاقات الإماراتية – البريطانية ، ولعلها أهمها وهي فترة ما بين الحربين العالميتين الأولى والثانية ، إذ فيها ضعفت الإمارات بشكلٍ كبير بسبب الانهيار الاقتصادي الذي تعرضت له نتيجة لانهيار تجارة اللؤلؤ ، في الوقت الذي بدت فيه بشائر مصادر اقتصادية أخرى ممثلة بامتيازات المطارات الجوية واحتمال ظهور النفط بكميات تجارية وهما المصدران اللذان كان الإنجليز يمسكون بزمامهما .

وبناءً عليه فقد ظهرت مماحكات سياسية واقتصادية واجتماعية بين الإنجليز الذين كانوا يطمعون في الحصول على احتكارات شاملة للامتيازين المذكورين سواء بالقوة أو بالإقناع ، وبين الحكام الذين يقفون حائرين أمام تقاليدهم الإجتماعية ومواجهة المشاكل المالية والتساؤلات الشعبية التي انهكها الانهيار المالي ومحاولتها المشاركة في البناء الاقتصادي الجديد .

وقد نجحت المؤلفة في تفسير الخلفية السياسية لتلك الأحداث ونقد التبريرات الآيديولوجية التي ادعتها بريطانيا في سياستها مع الإمارات ، فكانت المواضيع التي طرقتها لا زال صداها مسموعاً في آذان الجيل السابق من أهل الإمارات الذين عاشوها ، كما نجحت المؤلفة ومن خلال استعراضها لأدبيات السياسة البريطانية لثلاثة عقود تقريباً ، أن تثبت أن في شعب الإمارات يكمن الاستعداد الكامل للمواجهة وأنهم حكاماً وشعوباً لم يكونوا خاملين سلبيين مطيعين ومستسلمين للغطرسة السلطوية الإنجليزية ، إذ أن معظم طلبات الإنجليز كانت تقابل بالرفض أولاً إلى أن يتم تدارسها وفهمها قبل الإقرار عليها ، ولا يهمهم إذا ما لوحت بريطانيا باستعمال القوة أو فرضت الحصار الاقتصادي أو وجهت مدافع سفنها تجاه قصر الحاكم ، فجاءت صور الأحداث وتسلسلها رائقة مستساغة . لذلك فقد نالت المؤلفة على كتابها هذا درجة الدكتوراه من جامعة (ايسيكس) في المملكة المتحدة .

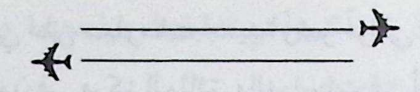
وعندما أرادت نشره بالعربية قامت بترجمته وعرضته عليّ للمراجعة وإبداء الرأي فأجريت تعديلات أساسية على الترجمة الحرفية للكتاب إذ أنها تقف جامدة في كثير من المواقف لغة ومعنى ، فأعدت الصياغات اللفظية والعبارات اللغوية لتلائم السياق اللغوي العربي في عرض الرواية والواقعة التاريخية دون الإخلال بالمعنى ، ومن ذلك استبدال عبارات (الساحل) و(المشيخات) و(مشيخات الساحل المتصالح) وغيرها من الحرفيات المنقولة عن الإنجليزية والتي تربك القارئ ، إذ حولتها إلى (الإمارات) و(الإمارات العربية) وهو الاسم النظامي في يومنا هذا للمنطقة التي دارت فيها أحداث الكتاب .

ولا بد لي في ختام تقديمي التأكيد على أهمية الكتب التي تبحث في تاريخ الإمارات العربية المتحدة ، فهذه الدولة الحديثة ظلت لفترة طويلة مجهولة الهوية ، إذ لا يُعرفُ عنها سوى اسمها الذي اطلقته بريطانيا أيضاً وهو (المحميات البريطانية في الخليج) ، بينما صارت اليوم مثلاً يحتذى به في الاستقرار السياسي والإقتصادي والاجتماعي . فما إن رفع الإنجليز أيديهم عنها حتى ظهرت فيها القيادة الرشيدة الفذة الممثلة في صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان وصحبه حكام بقية الإمارات وظهرت معهم القوة الكامنة والطاقة المتوفرة في شعبها ، فتمكنوا في فترة زمنية قصيرة من ردم الهوة الحضارية بين مجتمعهم وبقية المجتمعات والانفتاح على العالم ورفض علاقات السيطرة والاستغلال ، وبنوا دولة استطاعت أن تقف على قدم المساواة الإنسانية مع بريطانيا التي كانت تدعي بأن عرب المنطقة سيبقون بحاجة إليها لتهديهم نحو طريق النجاح .

لذلك فإن أي طرحٍ للخلفيات السياسية والأحداث التاريخية التي شهدتها الإمارات يكشف عن المناخات الإنسانية التي عاشها ابن الإمارات وعن الوعي والتفكير والمقدرة على التنمية بمعناها الشامل والنوعي ومجابهة التحديات التي كانت تريد أن تهدده بأصوله وتعصف به ، لكنه انتصر عليها ، ومن الله التوفيق .

فالـح حنظـل

دكتوراه في الدراسات العربية والإسلامية



شكر و تقدير

هذا الكتاب ، هو رسالة دكتوراه قدمتُها إلى جامعة إيسيكس في المملكة المتحدة عام ١٩٨٩ ، وقد تمت مناقشتُها وإجازتُها والحمدلله . لذلك فإنني مدينة بالكثير من الشكر والتقدير لكل من ساعدني على إتمامها واكمالها .

وأخص بالذكر منهم مرشدتي في الجامعة الدكتوره فيونا فين التي كان لتشجيعها المستمر لي على المتابعة والبحث والاستقصاء ثم المناقشة والنقد البنّاء والتوجيه ، أثره الملموس في نجاح هذه الرسالة .

كما لا يسعني إلاّ أن أشكر أيضاً السادة الدكتور ريك ستانوود لإرشاداته القيمة خلال قيامي بالبحث ، وبراين بردهام مدير مركز الدراسات العربية والخليجية في جامعة إيكسيتر في بريطانيا لما قدمه لي من معلومات أفادتني ، والدكتوره روز ماري زحلان التي كان لتعليقاتها الصائبة على الكتابات الأُولى للبحث أثرٌ محمود .

كما أود أن أشيد بالمساعدات القيمة التي قدمها لي الموظفون والعاملون في كلٍ من المكتبة والأرشيف في مكتب الهند في بريطانيا ومكتبة المتحف البريطاني ومركز الشرق الأوسط في كلية سانت انتوني في اوكسفورد ، إذ عوضني هؤلاء عن عدم تمكني مع الأسف من زيارة الهند للاطلاع على أرشيف بومبي هناك .

وفي وطني دولة الإمارات العربية المتحدة ساعدني على إنجاز هذه الرسالة عدد من

السادة الذين أطلعوني على معلومات جديدة وشرحوا لي أموراً مهمة ، وأخص بالذكر منهم العاملون في مركز الوثائق والدراسات في أبوظبي وعلى رأسهم الدكتور محمد مرسي عبدالله مدير المركز ، والسيد علي التاجر العضو فيه والذي أعانني بشكل خاص والدكتوره فراوكا هيرد والسيد إدورد هندرسن الذي سبق له وشغل منصب المقيم السياسي البريطاني في أبوظبي للفترة من ١٩٥٩ - ١٩٦١م ، فلهم ولبقية موظفي المركز خالص شكري .

كما لا أنسى مساعدة موظفي متحف دبي فلهم شكري أيضاً .

وأود أيضاً أن أعبر عن خالص امتناني وشكري لسعادة الأستاذ محمد مهدي التاجر السفير السابق لدولة الإمارات العربية المتحدة في بريطانيا (١٩٧٢-١٩٨٦) ، ولكل من السادة ناصر عبداللطيف السركال وعبدالله بن جمعه بن بيات وعبدالله بن عبدالرحمن بن فارس وسيف عبدالله وابراهيم مراد والسيدة كلثم القيزي ، حيث قدم لي كل واحد منهم معلومات أفادتني في البحث . ومن جامعة الإمارات العربية المتحدة كان للتوجيهات القيمة التي قدمها لي كلٌ من الدكتور عبدالوهاب أحمد والدكتوره فوزيه العلي أثرها في حل المشاكل والمصاعب التي كانت تعترضني أثناء عملي ، فلهم مني خالص الشكر والتقدير .

هذا وقد صادفتني خلال قيامي بالكتابة مشاكل تفسير بعض القضايا والمواد القانونية ، فساعدني على حلها السادة مهدي التاجر وتيري فورد وحسن الرضي ، فلهم مني شكر خاص .

وقد استعنت أيضاً في بحثي إلى مساعدة شركة دبي للغاز الطبيعي (دوغاز) وشركة بترول دبي ، فقدموها لي مشكورين .

وقد عرضت الرسالة قبل تقديمها إلى الجامعة على السيدة روز ماري غراهام ، فقامت بتنقيح كلماتها وضبط لغتها ، فلها مني وافر الشكر .

وعندما قمت بترجمة الرسالة إلى العربية ، فإنني أودعتها إلى المؤرخ الدكتور

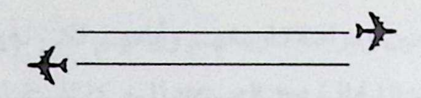
فالح حنظل الذي بذل جهداً كبيراً في تدقيقها ومراجعتها ، ولولا جهوده لما ظهر هذا الكتاب ، فله شكر خاص مني .

كما أشكر السيد فايز عيد الطيب الذي قام بطبع الكتاب والسيد حسن محجوب الذي رسم الخرائط المرفقة بالكتاب .

وأخيراً لا بد لي من تقديم خالص الشكر لأفراد عائلتي وأصدقائي المقيمين منهم في الإمارات أو في بريطانيا الذين ساعدني كل واحدٍ منهم على قدر استطاعته ، وكذلك لكل من فاتني ذكر اسمه ، إذ لولا مساعدة الجميع ، لما تمكنت من إنجاز الرسالة وهذا الكتاب .

ومن الله التوفيق ، ،

الدكتوره فاطمه الصايغ



مقدمة الكتاب

يمر مجتمع دولة الإمارات العربية المتحدة في يومنا هذا بدور تحول وتبدل ونهضة علمية تصدرت أولويات الحركة الجادة نحو مستقبل أفضل . فمنذ أن استلمَ القيادةَ حضرةُ صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان وصحبه الكرام حكام الإمارات ، طرأ تغيّر شمل كل مناهج الحياة فيها وذلك في إطار خطةٍ علميةٍ متكاملةٍ تشكل ركيزة لحياة جديدة لشعب الامارات .

فالقيادة الجديدة لهذه الأمة ترسم اليوم ولا شك خطوط الواقع الذي سيكون تاريخاً في المستقبل . والمستقبل هو الغرض الأساسي من دراسة تاريخ الأمس ، ولكي يساهم الأمس في بناء المستقبل ، يجب الكشف عن العناصر الإيجابية الموجودة فيه . وأخبار هذه العناصر الإيجابية كثيرة والحمدلله في تاريخ أهل الإمارات . وهي في الغالب لا تزال مطوية في الصدور أو بين سطور الصفحات القديمة ، كما أنها غزيرة ومتشعبة وليس بالإمكان أن نحيط بها كلها ، وعلى المؤرخ أن يقف عند بعض حوادثها التي فرضت نفسها وامتد أثرها واتسع بحيث تشكل حوادثها تمثيلاً لعصرها ، فهي نتاج اجتماعي لملف هذا الشعب إذ يُحفظُ فيه تراث الأمة وذكرياتها السابقة ، وهي الخزانة الأمينة التي تفتح أبوابها للأجيال الحاضرة والمستقبلية كي يتوصلوا حين دراستها إلى نظرة شاملة لمجتمعهم . وهي نظرة نحن

بأمسّ الحاجة إليها اليوم .

فالتطور السريع الذي يجري في مجالات الحياة في الإمارات ، والذي يدور وسط عالم متبدل مضطرب تصطرع فيه شتى القوى والتيارات ، يجعلنا ندرك بأننا اليوم نقف في وسط دوامة هائلة من الحركة . ويصدق هذا القول على جيل الآباء والأجداد أيضاً إذ لم يكونوا سادرين ومنفصلين عمّا كان يحدث في العالم من تيارات عنيفة وحروب باردة وأخرى حارة وتطورات تكنولوجية واقتصادية واجتماعية .

وما قصة الخط الجوي البريطاني إلى الشرق ، إلا واحدة من تلك الأحداث العالمية التي وجدت مكاناً لها في الإمارات ، وهي قصة عاشها جيل ما بين الحربين العالميتين الاولى والثانية ، اختطلت أحداثها بصراع ذلك الجيل ضد قوى السيطرة العالمية وضد مشاكل الانهيار الاقتصادي الذي تعرضوا له ، فكتبوا تاريخهم المجيد حينما صمدوا بمكانهم وحموا مصالحهم وأثبتوا أن بريطانيا عندما تمكنت من إنشاء ومد خط جوي عبر أجوائهم وبناء مطارات أرضية ومائية في إماراتهم ، لم يكن انتصاراً لها ، بل كان انتصاراً لإرادة شعب الامارات ، تلك الإرادة التي فرضت على بريطانيا أن تخضع وأن تعمل وفق شروطها وليس شروط الإنجليز رغم تهديداتهم ووعيدهم . فكانت النتيجة الحتمية لتلك العزيمة المؤمنة بدينها وقوميتها وحقها في الحياة ، أن بارك الله تعالى مسيرتها واستبدلها من حال إلى حال ، وكأن الكوارث الكبرى التي حلت بشعب الإمارات كانت امتحاناً إلهياً لصبر شعبها فحق فيهم قوله تعالى في سورة البقرة : «ولنبلونكم بشيء من الخوف والجوع ونقص من الأموال والأنفس والثمرات وبشر الصابرين الذين إذا اصابتهم مصيبة قالوا إنا لله وإنا إليه راجعون» .

فأنعم عليهم بنعمة اليوم .

ولا يمكن الاحتفاظ بنعمة اليوم إلا بالاستمرار على التمسك بالقيمِ والمُثلِ التي

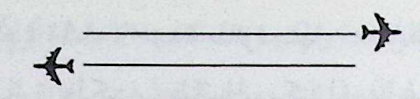
تَمسَّكَ بها جيل الأقدمين ودراسة تاريخهم وأيامهم لكي نفهم ذاتهم ، ففي هذا حصانة وتأكيد على ذاتيتنا الحالية عند التصدي للحركة المستقبلية لهذه الأمة .

أبتهل إلى الله تعالى أن يكون قد وفقني في عرض الرؤية التاريخية للأحداث التي ذكرتها في هذا الكتاب بما يخدم أغراض تعبئة طاقات المجتمع نحو مستقبل الخير والنماء ، ومن الله التوفيق .

المؤلفة

الدكتورة فاطمه الصايغ

دبي فبراير ١٩٩٤



تمهيد

جذبت وسائل النقل والمواصلات الجوية انتباه العالم إليها قبل حلول القرن العشرين ، غير أن علوم الملاحة الجوية والطيران شهدت تطوراً وتقدماً خلال الحرب العالمية الأولى (١٩١٤-١٩١٨) فقد لعب سلاح الطيران دوراً مهماً في تلك الحرب . وكان لاكتشاف النفط كوقود تستعمله الطائرات ، دوره المهم أيضاً في ذلك التطور والتقدم .

وعندما انتهت الحرب بدأت قضايا الملاحة الجوية والطيران تأخذ مساراً جديداً إذ راحت الدول الأوربية تعمل على تطويرها وتسخيرها للخدمات المدنية كي يؤدي الطيران دوره في زمن السلم كما أداه في زمن الحرب . لذلك فقد شهدت السنوات الأولى من القرن العشرين تنافساً بين تلك الدول في صناعة الطائرات وتأسيس شركات طيران ومد خطوط جوية إلى أنحاء مختلفة من العالم .

وكانت بريطانيا التي خرجت منتصرة من تلك الحرب ، قد أدركت أكثر من غيرها من الدول أهمية وسائل المواصلات الجوية في المحافظة على مستعمراتها المنتشرة في إمبراطوريتها المترامية الأطراف . لذلك فقد رأت من الضروري أن يكون لها قصب السبق في ذلك الميدان بحيث لا تتفوق عليها أمة من الأمم ، خاصة وأنها كانت متأخرة بعض الشيء في ذلك المجال عند قيام الحرب ، إذ كان لدى فرنسا في

شهر أغسطس من عام ١٩١٤ ، ٢٠٠٠ طائرة منها ١٥٠٠ مقاتلة ، أما ألمانيا فقد بدأت الحرب بألف طائرة ، لكن بريطانيا لم يكن لديها غير ١٥٠ طائرة و ٢٥٠ طياراً . لكنها تمكنت في خلال سنوات الحرب من مضاعفة عددها عدة مرات بحيث لما انتهت الحرب كان لديها ٢٢٠٠ طائرة منتظمة في مائتي سرب يقودها ٣٠٠٠ طيار .(١)

ومن المعلوم أن هاجس المحافظة على المستعمرات البريطانية مثل الهند واستراليا والبلدان الواقعة في الشرق الأقصى ، يمثل مرتكزات الفكر السياسي والاستراتيجية العسكرية البريطانية ، ولعل أهم تلك المستعمرات كانت الهند ، لذلك فإن الوجود البريطاني في منطقة الخليج العربي كان سببه الأول هو المحافظة على الهند وذلك بتأمين سلامة الطرق البحرية المؤدية إليها أو القادمة منها نحو مناطق العالم الأخرى خاصة أوربا . وعلى هذا فقد عقدت بريطانيا عدداً من المعاهدات مع الحكام العرب في منطقة الخليج العربي ، كان الغرض الرئيسي من ورائها هو المحافظة على وجودها الاستعماري في الهند وتأمين سلامة طرق المواصلات البحرية المارة عبر الخليج العربي .

لذلك فعندما اتجه العالم نحو الطيران ، صار أمر مد خط جوي من بريطانيا إلى الهند والشرق الأقصى أمراً لازماً وحيوياً ، خاصة عند مقارنته بسبل المواصلات البحرية أو البرية القديمة ، والتي كانت معدومة في بعض أرجاء تلك المستعمرات .

وكان من مظاهر التبدل التقني في العالم ظهور النفط كوقود للمحركات التي أخذت صناعتها في التقدم . فبريطانيا انتقلت اثناء الحرب العالمية الأولى إلى استعمال النفط في تحريك محركات سفنها وقطاراتها بدلاً من الفحم الحجري . وعندما ظهرت الطائرات إلى الوجود ، فإن محركاتها لا تشتغل إلا باستعمال النفط المكرر والمصفى تصفية جيدة ، لذا فقد جلب هذا الأمر اهتمام بريطانيا بصورة أكثر إلى أنها إذا أرادت أن تطور ملاحتها الجوية وتشيّد أسطولاً جوياً عسكرياً ومدنياً

---

(١) أنظر :

Sir Walter Raleigh, The War in the Air , Vol 1. London, 1969 . P. 5 .

ضخماً يفي بمتطلباتها الواسعة والكبيرة ، فعليها الاهتمام أولاً بتأمين النفط والمحافظة على نفوذها في المناطق والدول التي يوجد النفط فيها .[1]

وهكذا برزت معادلة جديدة على سطح السياسة البريطانية وهي أن تفوقها الجوي مرتبط ارتباطاً تاماً بالحصول على إمدادات النفط ، فصارت تلك المعادلة الركيزة الثانية التي دارت عليها محاور السياسة البريطانية في منطقة الخليج العربي . إذ كانت الركيزة الأولى هي أهمية موقع الخليج العربي بالنسبة إلى الهند وطرق المواصلات المؤدية إليها ، تلك الأهمية الاستراتيجية التي جلبت الدول الأوربية إلى الخليج مثل البرتغاليين والهولنديين والإنجليز ، وذلك طمعاً في السيطرة على هذا الذراع المائي العربي الذي يصل الهند بالعالم ويشاركه في الأهمية الذراع العربي الآخر وهو البحر الأحمر . وهكذا بدا واضحاً أنه إذا كانت السيطرة على مياه الخليج العربي قد وقعت في أولويات السياسة البريطانية في زمن السفن والمراكب البحرية ، فإنه في زمن الطائرات والنقل الجوي برزت أهمية أراضيه أكثر من أهمية مياهه .

ذلك أن صناعة الطائرات كانت في مراحلها الأولى ، ولم يكن في قدرة محركاتها أو استيعاب خزانات وقودها ما يكفي للتحليق إلاّ لبضع ساعات إذ عليها أن تهبط في عدة أماكن وبقاع للتزود بالوقود ثم الإقلاع ثانية . وعلى هذا فإن الطائرات البريطانية التي كانت تقلع من قواعدها في العراق كي تذهب إلى الهند ، فإنها كانت تطير فوق أراضي الخليج العربي ومياهه سواء على الجانب العربي أو الجانب الفارسي منه . ولكي تصل إلى أول محطة لها في الهند وهي ميناء (جوادر) فإن عليها الهبوط عدة مرات علي مدارج أرضية أو مدارج مائية بالنسبة للطائرات المائية كنقاط توقف لكي تتزود بالوقود وتعاود بعد ذلك رحلتها . لذلك فقد أصبح أمر الاهتمام بإيجاد تلك المطارات البدائية الصغيرة أو بالأحرى نقاط التوقف في المناطق الفارسية أو العربية من الخليج أمراً لازماً لإتمام وإكمال عملية الوصول إلى الهند . وكانت المناطق الفارسية أكثر فائدة من المناطق العربية إذ إن الطريق المار بها

---

(١) أنظر :
Philip Guedalla, The Middle East, 1940 - 1942. A Study in Air Power , London : 1944, P. 29 .

أقصر بـ(٢٢٠ ميلاً) من الطريق المار فوق الأراضي العربية كما أن منطقتي الهبوط التي اقترحها الخبراء في الساحل العربي وهما في الأحساء في السعودية وفي (الإمارات المتصالحة) أي منطقة الإمارات العربية المتحدة الحالية ، وجدا فيما بعد أنهما غير صالحتين مثل صلاحية مناطق الهبوط الفارسية .

لكن وزارة الطيران البريطانية كانت لها وجهة نظر أخرى إذ أصرت على أنه إذا كان استعمال الخط الجوي المار فوق الأراضي العربية يؤمن فوائد للطائرات المدنية فإن الخط المار فوق الأراضي العربية يؤمن فوائد للطائرات الحربية والاستخدام العسكري . ذلك أن الحكومة الإيرانية كانت تضع العراقيل أمام استعمال أجوائها وأراضيها أمام الطائرات المدنية ، وعليه فإنها سوف تمنع حتماً استخدامهما للطيران الحربي وللأغراض العسكرية .

وعندما كانت تلك الآراء تدور في الأوساط البريطانية ، فإن أهمية الخليج أخذت تزداد يوماً بعد يوم باكتشاف كميات وفيرة من النفط فيه ، إذ إنه في أوائل العشرينيات من هذا القرن صارت العراق وإيران دولتين مصدرتين للنفط ، فلعبتا دوراً مهماً في إدامة التطوير الصناعي والتقني للطيران في بريطانيا . فالنفط فيهما كان الأحسن لاستخدامه في محركات الطائرات .(١)

كما صار للعراق دور مهم آخر إذ أصبحت قاعدة (الحبانية) الواقعة في منتصف الطريق بين بغداد والحدود الغربية ، مقراً لقيادة القوة الجوية الملكية البريطانية المسيطرة على منطقة الشرق الأوسط . ولم تقتصر أهمية إيران على وجود النفط فيها فحسب بل ظهرت أهميتها الأخرى وهي كونها ممراً جوياً للطائرات المدنية البريطانية المتجهة نحو الهند .

وهكذا توثقت الروابط ما بين الخط الجوي والنفط ، خاصة في منطقة الإمارات المهمة لموقعها الاستراتيجي في جنوب منطقة الخليج والذي يحتم أن تهبط فيها الطائرات وفي الوقت نفسه لوجود النفط فيها . وعلى هذه المعادلة تقلبت بريطانيا

---

(١) أنظر :

Glaf Caroe, Wells of Power, London : 1951, P. 177 .

في سياستها بين التوازن والاحتواء هناك .

لقد كانت بريطانيا تزعم منذ أن وجدت لها وكالة سياسية في منطقة الإمارات عام ١٨٢٠ إثر تحطيمها لقوة القواسم البحرية التي كانت تهدد أساطيلها التي تمخر مياه الخليج بأنها تتبع سياسة عدم التدخل في الشؤون الداخلية (Non-Interference In Local Administration) أي أن سبب وجودها السياسي في أرض الإمارات هو للمحافظة على أمن البحار وأنها لن تتدخل بما يجري في الداخل من قضايا وأحوال . لكن هذا الزعم تفنده الوقائع التاريخية السياسية للأحداث الطويلة والمريرة التي تدخلت فيها بريطانيا بالفعل في الشؤون الداخلية ، كما تفنده الإجراءات الجديدة والتدخلات الفعالة التي مارستها داخل الإمارات بسبب ظهور المصلحتين الجديدتين لها هناك وهما الخط الجوي والنفط ، وهو ما سنبينه بالتفصيل في صفحات كتابنا هذا .

كان الممر الجوي البريطاني الذاهب إلى الهند يمر فوق الأجواء الإيرانية ، وكانت محطات الهبوط والإقلاع تقع فوق أراضيها ، وذلك وفق معاهدات عقدتها بريطانيا مع إيران حول هذا الموضوع غير أن موقف الحكومة الإيرانية لم يكن ودياً تجاه الإنجليز ، وكانت بريطانيا تتوقع ألا تقوم إيران بتجديد تلك المعاهدات التي أصبح أمد انتهائها وشيكاً ، لذلك صارت تفكر جدياً منذ نهاية عام ١٩٢٠ بنقل المسار الجوي لطائراتها من الأجواء الإيرانية إلى الأجواء العربية من الخليج ، فقام خبراء الطيران باختيار عدد من المواقع التي تصلح أن تكون محطات توقف على طول الساحل العربي ومنه ساحل الإمارات الأكثر أهمية من غيره ، لأنهم وبسبب تواجدهم السياسي الطويل في منطقة الإمارات كانوا يعتقدون أن إقامة محطات توقف هناك سوف لن تجد معارضة من الحكام أو من الشعب ، خاصة وأنها ربطت الإمارات بسلسلة من المعاهدات والمواثيق التي شدتها إلى عجلتها . وعلى حد قول أحد مسؤولي حكومة الهند البريطانية : «إن هذا الأمر ممكن ومحبذ أيضاً لما لنا من تجربة سياسية جيدة في منطقة الخليج» .(١)

---

١٠ - المرقمة ١٣ والمؤرخة في ٨ سبتمبر ١٩٢٧ .L/P&S/10/1271 (١) وثائق حكومة بومباي :

وعلى هذا الأساس بنت بريطانيا تقديراتها ولم تكن تخشى أن ترتبك أعمالها هناك إلا إذا تدخلت إحدى القوتين السياسيتين الموجودتين في الخليج ، وهما إيران والمملكة العربية السعودية خاصة بعد تعاظم قوة الملك عبدالعزيز آل سعود ورفضه منح محطة توقف جوية في ساحل الأحساء إلى جانب طموحه في مد حدوده إلى منطقة البريمي وإيجاد نفوذ سياسي له في أوساط الشعب في الإمارات . لذلك قامت بريطانيا عام ١٩٢٧ بعقد (معاهدة جدة) معه ، تعهد فيها بعدم التدخل في الشؤون الداخلية لإمارات ومشيخات الساحل .

غير أن تقديرات بريطانيا لم تكن دقيقة ووافية إذ ما إن باشرت مفاوضاتها مع حكام الإمارات للحصول على امتياز مد الخط الجوي ، حتى برزت أمامها معضلتان لم تكونا في حسبانها هددتا إمكانية حصولها على ذلك الامتياز ، بل أكثر من ذلك هددتا نفوذها السياسي هناك أيضاً .

المعضلة الأولى تمثلت في المعارضة الشعبية لمد الخط الجوي ، أي إقامة مطارات بريطانية في أراضي الإمارات ومياهها ، وقد بلغت ديناميكية تلك المعارضة من القوة بحيث وقفت عقبة ليس أمام الخط فحسب ولكن أمام الاستعلاء البريطاني أيضاً .

أما المعضلة الثانية فقد كانت التواجد الأمريكي في منطقة الخليج والممثل بشركات النفط التي حصلت على امتيازات لها في ساحل الأحساء من المملكة العربية السعودية ، وطموح تلك الشركات بالحصول على امتيازات مماثلة في إيران والعراق والكويت ، حيث كان النفط هناك يدار بواسطة شركة البترول الانجلوفارسية ويذهب أغلبه لصالح بريطانيا التي استفادت منه كثيراً زمن الحرب ، وكانت بريطانيا تخشى أن تتمكن تلك الشركات الأمريكية من الحصول على امتيازات في الإمارات أيضاً لأنها شركات مملوكة للقطاع الخاص وتديرها هيئات تجارية تستطيع أن تعقد الصفقات النفطية أسرع من الشركات البريطانية التي تتبع روتين وموافقات السياسة البريطانية في أعمالها التجارية ، فلا تستطيع اللحاق بالشركات الأمريكية .

وهكذا وأمام تلك التهديدات لم يكن هناك بد من أن تقوم بريطانيا بتشديد قبضتها على (المشيخات المتصالحة) أي الإمارات . وكان من مظاهر ذلك التشديد أنها عالجت قضية المعارضة الشعبية بقيامها بإسقاط مقولتها السياسية بأنها لا تتدخل في الشؤون الداخلية ، إذ مد موظفوها السياسيون وعلى كافة المستويات أياديهم فتدخلوا في الأوضاع السياسية والقبلية والاقتصادية والاجتماعية في سبيل القضاء على تلك المعارضة . أما قضية الخوف من حصول الأمريكان على امتياز نفطي فإن (المستر تريفور) المقيم السياسي في الخليج (١٩٢٠-١٩٢٤) قام في عام ١٩٢٢ بتوقيع الحكام على تعهدات تقضي بأنه إذا ما ظهر البترول في أراضيهم فإنهم لا يمنحون أي امتياز لأية شركة أجنبية إلا التي تحددها لهم بريطانيا . علماً بأنه في ذلك العام لم تكن هناك دلائل تشير إلى وجود النفط في الإمارات .

هكذا كان حال السياسة البريطانية تجاه الإمارات وتلك كانت نقاط مرتكزات استراتيجيتها إلى نهاية الحرب العالمية الثانية . أما بعد الحرب فقد تتابعت الأحداث بصورة دراماتيكية أكثر إذ شكل انتهاؤها مرحلة تبدل في سياستها ، فقد كان لاستقلال الهند وانسلاخها من جسم الإمبراطورية أثره على الخط الجوي ، فلم تعد لبريطانيا مصلحة في الهند تتطلب مواصلات دائمة معها ، كما أن التقدم التكنولوجي في صناعة الطائرات جعل بإمكانها الطيران بدون حاجة إلى محطات توقف للتزود بالوقود ، لذلك فإن الخط الجوي فقد أهميته العسكرية والمدنية وبالتالي أهميته الاستراتيجية . غير أن فقدان تلك الأهمية لم يفقد معه اهتمام بريطانيا بالإمارات ، إذ ظهرت فيها مصلحة جديدة لهم وهي الذهب الأسود المكنوز في أراضيها ومياهها . فصار أمر المحافظة عليه من الوقوع بيد الأمريكان وغيرهم الهاجس الاستراتيجي الجديد في سياستها ، وفي تدخلها الفعلي في الشؤون الداخلية للإمارات .

وهكذا ففي الفترة ما بين بروز موضوع الخط الجوي كهدف استراتيجي يؤمن مصلحة لبريطانيا وبروز النفط كهدف آخر حلَّ محلَّهُ ، فإنها وحينما تطلبت

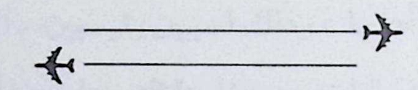
مصلحتها أن تكون بلدة (كلباء) إمارةً مستقلةً ، فإنها ساعدتها على ذلك واعترفت بها وبذلك سلختها عن جسم الإمارة الأم الشارقة ، ثم لما لم تعد لها مصلحة فيها سحبت اعترافها وأعادتها إلى الشارقة ، في الوقت الذي ظهرت مصلحة جديدة لها في إمارة الفجيرة شبه المستقلة إذ اعترفت باستقلالها وبحدودها وأعلنتها الإمارة السابعة فيما كانت تُسمِّيه إمارات الساحل المتصالح .

* * *

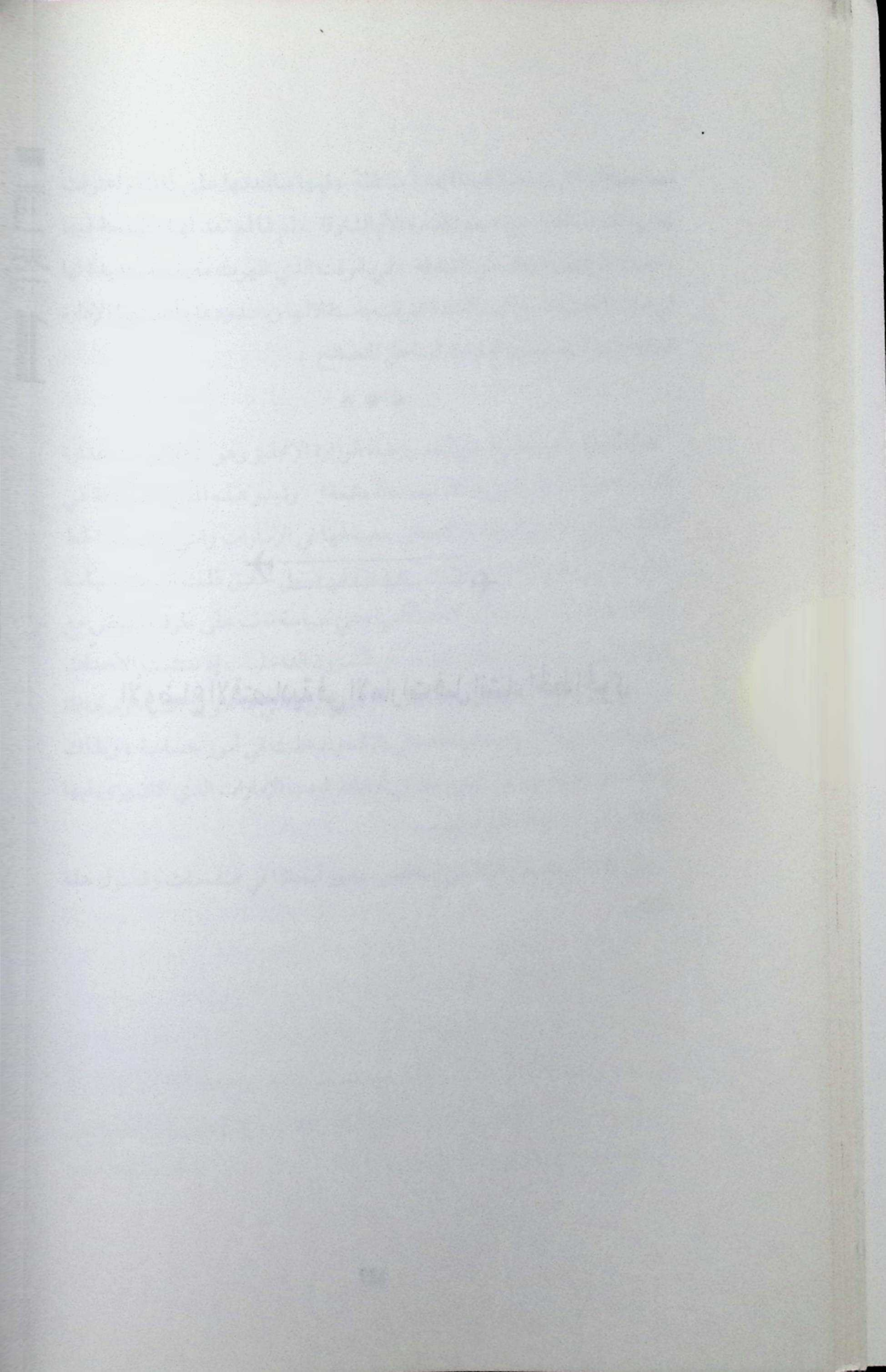
هنالك قول شهير لدزرائيلي أحد رؤساء الوزارة الإنجليز وهو : «لا توجد عداوة دائمة ولا صداقة دائمة بل هناك مصلحة دائمة» . وتبدو هذه المقولة صادقة في الأساليب التي اتبعتها بريطانيا لتحقيق مصالحها في الإمارات والتي كان مد الخط الجوي الذي يربطها بالهند أحدها . إذ إنها وفي سبيل تحقيق ذلك اتبعت سياسة صارت تعرف هذا اليوم باسم (لعبة الأمم) وهي سياسة تقف على طرف نقيضٍ مع مقولتها إنها تتبع سياسة عدم التدخل في الشؤون الداخلية ، إذ ستثبت الأحداث التي سنوردها في هذا الكتاب أن ذلك الزعم البريطاني ما هو إلا افتراء ومجافاة للحقيقة وأن بريطانيا قامت بوضعه على الرف وتدخلت في أمور حساسة ، وبذلك أوجدت موجةً جديدةً من النفرة منها في أوساط شعب الإمارات الذي كان يرى فيها دخيلاً لا مبرر لوجوده على أرضهم .

وعن تلك السياسة الغارقة في التناقض ستدور أبحاثنا في صفحات وفصول هذا الكتاب .

الفصل الأول 1



الأوضاع الاقتصادية في الامارات قبل إنشاء الخط الجوي



1

الأوضاع الاقتصادية في الامارات قبل إنشاء الخط الجوي

في نهاية العشرينيات من هذا القرن شهدت (مشيخات الساحل المتصالح) أي منطقة الإمارات تغيرات أساسية في اقتصادياتها ومواردها المالية وسبل معيشة أهلها ، وذلك لسببين رئيسيين . الأول هو انهيار مهنة الغوص على اللؤلؤ وتجارته وهي المهنة التي مارسها أهل الإمارات وأهل الخليج العربي لقرونٍ عديدة وعليها بنوا اقتصادهم وعالمهم التجاري والمالي والاجتماعي ، أما السبب الثاني فهو ظهور ما يمكن أن نسميه الامتيازات الجوية ، أي قيام بريطانيا بمد خط جوي فوق أجواء الإمارات وعبر أراضيها ومياهها الإقليمية .

كما أن الإمارات لم تكن بعيدةً عن الأزمة الاقتصادية التي عصفت بأوربا وأمريكا وأثرت على أجزاء كثيرة أخرى من العالم ، تلك الأزمة التي ابتدأت عام ١٩٢٩ واستمرت إلى عام ١٩٣٤ ، وفي أماكن أخرى استمرت إلى عام ١٩٣٩ . ففي عام ١٩٣٢ هبطت التجارة العالمية إلى أكثر من النصف لأن معظم الدول لم تستطع أن تجد غطاءً ذهبياً لعملتها وعليه فقد أوقفت استيراد المواد الكمالية ، وكان اللؤلؤ أحد تلك المواد[١] ، فكان

لذلك القرار أثره البيّن على اقتصاديات الإمارات وبقية أرجاء الخليج .

غير أن تلك الأزمة الاقتصادية التي حلت بأوربا وأمريكا ، لم تستطع إيقاف الدول المصنعة للطائرات عن برامجها في الإنتاج والتطوير ، بل على العكس إذ إن تلك الدول وجدت في تلك الصناعة مجالاً تجارياً واقتصادياً جديداً ، فالعالم كان مقبلاً على استخدام الطائرات في المواصلات السريعة للأشخاص والبضائع بدلاً من أساليب النقل القديمة والبطيئة ، مما يبشر بأن المستقبل التقني والتجاري وبالتالي الانتعاش الاقتصادي سيكون لعالم الطيران . وكانت بريطانيا إحدى تلك الدول المصنّعة وقد باشرت منذ عام ١٩٢٧ محاولاتها لمد الخط الجوي سالف الذكر ، أي في فترة الأزمة الاقتصادية العالمية والأزمة المالية التي حلت بالإمارات بانهيار عالم اللؤلؤ وما واكب ذلك الانهيار من تحولات كبيرة في البناء الاقتصادي والاجتماعي والسياسي فيها ، تلك التحولات التي كانت وراء الأسباب الرئيسية في ظهور معارضة بين أوساط التجار والشعب لجهود بريطانيا في إيصال ذلك الخط إلى الإمارات ، والتي سنبينها بالتفصيل في فصولنا اللاحقة .

* * *

لقد أشرنا سابقاً إلى أن عالم اللؤلؤ ، كان العمود الفقري لكافة مظاهر الحياة الاقتصادية والاجتماعية عند أهل الإمارات والخليج العربي ، فهم الذين غاصوا في أعماق البحر واستخرجوا اللؤلؤ وصنّعوه وباعوه وتاجروا

به ، فقدموا للعالم أفضل جواهره .(٢)

وهكذا وعلى محور عالم اللؤلؤ دار نظام العمل ونظام التقسيم الطبقي والاجتماعي والكثير من الأنماط المعيشية والممارسات اليومية والحياتية والفكرية عندهم . فلما أفل نجم اللؤلؤ حار الناس في أمرهم وبرزت مشاكل مالية خانقة ومشاكل اجتماعية كثيرة كانت أهمها مشكلة البطالة .(٣) إذ سرعان ما وجد الكثير من الناس خاصة طبقة التجار والممولين أنفسهم بدون عمل فراحوا يبحثون عن مجالات عمل جديدة اتسمت معظمها بالمخاطرة مثل تجارة جلب الأيادي العاملة من أفريقيا وبعض مناطق بلوجستان وتجارة الذهب مع الهند وتجارة السلاح والطعام مع إيران . وكانت المشكلة أن الإنجليز أعتبروا تلك المهن محرمة ولا يجوز العمل بها . فالأولى كانت عندهم تجارة عبيد ورقيق والبقية كانت عمليات تهريب لذلك فقد حرّموا تداولها ، غير أن التجار والأهالي لم يكترثوا لذلك فراحوا يمتهنونها . لكن الذي حصل بعد ذلك هو أن طبقة الحكام الذين سبق لبريطانيا أن جعلتهم يوقعون على معاهدات يحرمون فيها هذا الضرب من الأعمال أُجبروا على عدم ممارستها ، فكان الحاصل أن التجار تحسنت أحوالهم المادية بينما تدهورت أحوال الحكام . وتغيرت الصورة مرة أخرى عندما جاء الإنجليز بموضوع الخط الجوي وطلبوا امتيازات من الحكام لقاء مبالغ مالية ، ففي المراحل الأولى ورغم حاجة الحكام إلى النقود فإنهم لم يوافقوا على ذلك لأسباب اجتماعية سنوردها فيما بعد ، غير أنه لما وافقوا أخيراً وكانت بريطانيا قد شددت قبضتها على فعاليات

التجار آنفة الذكر فإن الصورة تغيرت ، إذ أفلس التجار بينما تحسنت أحوال الحكام المادية . وفي كل تلك الأحوال فإن الروابط السياسية والاجتماعية تقوضت بين الحاكم والمحكوم وأدت إلى إحباط اجتماعي .

وعلى كل حال فإن ارتباط أهل الإمارات والخليج بالبحر وعالمه الواسع ومنه عالم اللؤلؤ كان أوثق ارتباطاً من عالم الصحراء ، فالبحر أمّن لهم مهناً كثيرة كصيد الأسماك وصناعة السفن والسفر لغرض التجارة إلى الدول المجاورة ، حيث كانت تجارة اللؤلؤ تقع في القمة (٤) ، لذلك فإن انهيار تلك التجارة بسبب الأزمة الاقتصادية العالمية وبسبب ظهور اللؤلؤ الصناعي الياباني أوقع كوارث بأهل الخليج ، ليست مالية فقط ولكن اجتماعية وسياسية أيضاً ، ولم ينجُ حتى الحكام منها إذ وجد هؤلاء أنفسهم وهم يوشكون أن يفقدوا سلطانهم وسيطرتهم على أفراد شعبهم بسبب الفاقة التي حلت بهم .

ولكي نعطي صورة أوضح عن حجم الكارثة التي حلت بالإمارات بسبب تلك الأزمة فإن الأرقام التالية تبين أن عدد العاملين بمهنة الغوص في الإمارات كان أكثر من غيرهم في بقية أقطار الخليج . ففي قطر كانوا ١٢٫٨٩٠ رجلاً وفي البحرين ١٧٫٦٣٣ رجلاً وفي الكويت ٩٫٢٠٠ رجلاً وفي الإمارات كانوا ٢٢٫٠٤٥ رجلاً ، أي حوالي ثلث السكان البالغ عددهم يومذاك اثنان وسبعون ألفاً (٥) . وامتلكت أبوظبي وحدها ٤١٠ سفينة غوص ، والشارقة مع ملحقاتها مثل الحمرية والحيرة والخان

وخورفكان وكلبا ٣٦٠ سفينة ، أما دبي فكانت تملك ٣٣٥ سفينة ، وفي أم القيوين ٧٠ سفينة وفي رأس الخيمة ٥٧ وعجمان ٤٠ (٦) . ولما كانت أغنى المغاصات وفرة بالمحار تقع في المناطق البحرية بين قطر وأبوظبي ، فإن جزيرتي (داس) و(دلما) التابعتين لأبوظبي كانتا مركزاً لتجمع سفن الغوص وحركة الغواصين نحو المغاصات وفيهما يقيم تجار اللؤلؤ وتتم منهما معاملات البيع والشراء ، وفي عام ١٩١٢ اتخذ حاكم دبي خطوة فعالة لتنشيط تجارة اللؤلؤ في إمارته فقام بإلغاء ضريبة الجمارك على الصادرات ، وبذلك انتقل أغلب تجار اللؤلؤ إلى هناك فانتعش اقتصادها وصارت لها الصدارة في تلك التجارة (٧) ، لذلك فإن انهيار تجارة اللؤلؤ فيها هز كيانها الاقتصادي هزاً ، وكان من نتائجه ظهور الحركة الإصلاحية فيها عام ١٩٣٨ والتي سنشرح تفاصيلها في فصلٍ لاحقٍ .

ولم تكن مصادر الدخل الأخرى في الإمارات بقادرة على التعويض عن تلك الخسارة فقطاع الزراعة يكاد يكون معدوماً بسبب طبيعة أرضها الصحراوية ، إذ لم تكن هناك سوى مزارع النخيل التي يشكل التمر أحد وجبات الطعام الرئيسية في الإمارات . وكانت في الإمارات حوالي ١١٨٫٠٠٠ نخلة إذ إن المزروعات الأخرى كانت قليلة جداً ومحصورة في مزارع واحات ليوا والذيد والبريمي ومزارع رأس الخيمة والفجيرة وأم القيوين . ويدخل السمك بكافة أنواعه في وجبة الطعام الرئيسية في كل بيت في الإمارات لذلك كانت هناك جمهرة لا بأس بها من الصيادين وتجار السمك الذين تشكل مدخولاتهم بعض الإيرادات في الإمارة ، أما إيرادات

الجمارك فقد كانت تذهب للحكام .(٨)

وهكذا فإن اقتصاد اللؤلؤ كان في القمة وكانت أشهر أسواق تصريفه في (بومباي) حيث يشتريه التجار الهنود ويبيعونه في أسواق أوربا وأفريقيا ، وقد شارك بعض الموظفين الانجليز من مستخدمي حكومة الهند البريطانية في تلك التجارة المربحة التي تمثل للأوربيين والامريكيين سحر الشرق وفتنته وثراءه (٩) . وقد شهد عام ١٩٠٥ قمة مبيعات اللؤلؤ في الخليج العربي كله إذ بلغت (١ر٤٣٤ر٣٩٩) جنيه إنجليزي ، كانت حصة الإمارات منها الخُمس .(١٠)

انعكس ازدهار تلك التجارة والثراء الذي صار ينعم به تجار اللؤلؤ على الوضعية السياسية والاجتماعية في الإمارات ، إذ شكلت مساهماتهم في ضريبة حاصل الغوص التي كانوا يدفعونها للحكام وتسمى باللهجة المحلية (كلاطة الشيوخ) مصدراً من أهم مصادر الدخل القومي لكل إمارة ، إذ عليها يعتمد الحكام في إدارة شؤون إماراتهم ، كما كان هؤلاء التجار يقدمون بين الحين والآخر مساعدات مالية للحكام كلما احتاجوا إليها ، وفي كثير من الأحيان كانوا يمولون الحروب التي قد تقع بسبب الخلافات على المغاصات أو حينما يريد الحاكم تأديب القبائل القاطنة في قلب الصحراء والتي تخرج عن طاعته .(١١)

لذلك أصبحت للتجار قوة معنوية مستمدة من قوتهم المادية ، فصارت لهم مكانةٌ محترمةٌ في مجلس الحاكم وكانت مشورتهم له إحدى القواعد

التي يستند عليها نظام الحكم ، فلما أفل نجمهم إثر إفلاسهم حدث تخلخل خطير في العلاقات بينهم وبين الحكام مما أدى إلى حدوث تغيرات وتخلخل في المجتمع أيضاً .

وكانت الصناعات المتممة لعالم الغوص مثل صناعة السفن والأشرعة وأدوات الصيد وغير ذلك ، تمثل دخلاً آخر للإمارات ، إذ كانت هناك جملة من القرى الصغيرة المنتشرة على الساحل قد تطورت ونمت بفعل هذه الصناعة ، وبقيت أبوظبي ودبي تقفان في مقدمة الإمارات التي تصنع فيها السفن الشراعية الكبرى ، وفي أوائل القرن العشرين استطاعت أم القيوين أن تسبق دبي إذ صنعت عشرين سفينة مقابل عشر سفن في دبي (١٢) ، غير أن دبي استفادت من مجيء التجار إليها لكونها ميناء حراً لاتخضع البضائع فيها لرسوم المكوس ، فتهافت التجار للإقامة والعمل هناك ، فسكنها عدد كبير من تجار بلدة (لنجة) الواقعة على الساحل الفارسي ، وبذلك استطاعت أن تنتزع المكانة التجارية التي كانت (لنجة) مشهورة بها . ولما كانت التجارة تتطلب سفراً وترحالاً ، فإن تجار اللؤلؤ كانوا كثيري الترحال إلى موانىء الخليج الأخرى سواءً على الشاطىء العربي أو الفارسي ، بينما كانت مدينة بومباي في الهند المكان الذي استقطب عمليات المتاجرة باللؤلؤ حيث اشتهرت بمثقالها المسمى (مثقال بومباي) كوحدة قياسية في البيع والشراء فقصدها التجار الخليجيون حيث فتنوا بعماراتها وشوارعها ومستشفياتها ومدارسها ومظاهر الحياة فيها ، فراحوا يحلمون أن تكون بلدانهم على غرارها ، حتى إن جالية عربية من

موسري الإمارات فضلت أن تبقى وأن تعيش فيها .

ولم تكن البلدان الأوربية بعيدة أيضاً عن تجار الإمارات ، فقد عاش في باريس التاجر المعروف على بن أحمد بن كامل لمدة سبع سنين ، كان يصدر فيها إلى الإمارات بضائع ومخترعات حديثة مثل أدوات الملاحة البحرية والاتصالات الجوية ويقال إنه كان وراء إقناع حاكم الشارقة بالموافقة على تأسيس مطارٍ في إمارته ليسهل ربطها بالعالم .

وهكذا فإن الصفوة المتعلمة من التجار أو من أفراد الأسر والشيوخ الذين يحكمون الإمارات ممن سافروا إلى الخارج واطلعوا على معالم المدنية هناك ، كانوا وراء محاولات التنمية والتحديث في بلدانهم ، ومن ذلك قضية التعليم . ففي العشرينيات قام تجار اللؤلؤ بفتح مدارس في الشارقة ودبي وأبوظبي مولوها من حسابهم الخاص وجلبوا لها المعلمين من العراق والأحساء وبلدة لنجة ، وقد بلغ عدد تلامذتها حوالي ٤٠٠ تلميذٍ كانوا يدرسون القراءة والكتابة وعلوم الدين والحساب . ثم لما تطورت الدراسة فيما بعد فإن عدداً من أبناء الإمارات سافروا إلى الخارج لطلب العلم خاصة إلى مصر حيث منحوا منحاً دراسية هناك .(١٣)

وقد أثرت حياة النعمة التي يعيشها تجار اللؤلؤ في الساحل ، بأبناء القبائل البدوية التي تعيش في الصحراء بعيداً عن الساحل ، إذ جاء بعض أفرادها لينضموا إلى طاقم الغوص في السفينة ، بينما راح الموسرون منهم يقومون بتمويل عمليات الغوص وشراء السفن والتجارة ، وبذلك انبثقت من

بينهم طبقة جديدة من التجار والممولين وعملاء سوق . وعليه فقد تركوا العيش في الواحات الصحراوية وانتقلوا للاستقرار والعيش في المدن والموانيء البحرية .(١٤)

ولم تكن النساء بعيدات عن عالم تجارة اللؤلؤ ، فالدين الإسلامي يبيح أن تعمل المرأة بالتجارة ، لذلك فإن المجتمع لم يكن ينظر إليهن كدخيلات على المهنة ، فظهرت منهن تاجرات موّلن عمليات الغوص أو امتلكن سفن الغوص أو دخلن في مشاركات مالية في صناعة السفن أو الصناعات الأخرى والصفقات التجارية المختلفة .(١٥)

وكان من المظاهر الاجتماعية البارزة التي تمخض عنها مجتمع الإمارات وهو في ذروة ازدهاره التجاري ورفاهيته ، وجود الوافدين . إذ إن وفرة مجالات العمل في البحر والتجارة جلبت أعداداً من الوافدين من الساحلين الهندي والإيراني للعمل في الإمارات ، وكان الهنود الأكثر عدداً حيث إنهم توافدوا قبل الإيرانيين أي منذ أواسط القرن التاسع عشر ، إلا أنهم لم يستطيعوا الاندماج بمجتمع الإمارات لاختلاف طبيعة حياتهم ، عكس القادمين من الساحل الإيراني فإنهم سرعان ما اندمجوا بالحياة العامة بين الناس ، غير أنهم ابتعدوا عن المشاركة في الحياة السياسية .

ولقد أدت وفرة الوافدين إلى عزوف أبناء الإمارات عن القيام بالأعمال التي تتطلب جهداً بدنياً كقيادة السفن أو العمل على سطحها أو الغوص على اللؤلؤ ، فلتنفيذ هذه الأعمال استخدموا الأجراء الوافدين للعمل بها ،

خاصة الذين جلبوهم من أفريقيا ، إذ شكل هؤلاء الأفارقة القسم الأكبر من العاملين في البحر سواء على ظهر السفينة أو الغواصين ، وبذلك فقد ظهرت تركيبة سكانية جديدة مختلطة جلبت معها الكثير من عاداتها وأنماط معيشتها وتراثها إلى الإمارات ، وعلى وجه خاص في إمارتي أبوظبي ودبي .(١٦)

فالهنود أمسكوا بناصية التجارة فاشتهرت (أسواق البانيان) بأنها كانت تمثل المصارف والشركات المالية في يومنا هذا ، وكان التجار الهنود يشترون اللؤلؤ بعملات مختلفة أو يقايضونه ببضائع أخرى ، وهم في الحقيقة فتحوا أبواب تعلم التجارة أمام كبار تجار المنطقة إذ كان هؤلاء يوظفون الهنود بمهنة (كراني) أي الكاتب أو المحاسب الذي يدير الأعمال التجارية ، أما صغار التجار فكانوا أصحاب دكاكين يبيعون فيها ما يرد من الهند من بضائع (١٧) ، أما الوافدون من بقية أقطار الخليج فقد كانوا أيضاً على دراية بقضايا المال والتجارة ، غير أنهم امتازوا بأنهم اشتغلوا معلمين في الكتاتيب والمدارس وأئمةً للمساجد .(١٨)

غير أن القدر كان بالمرصاد لتلك النعمة التي كان يرفل بها أبناء الإمارات والخليج إذ سرعان ما حلت الكارثة بحلول الأزمة الاقتصادية العالمية التي أسلفنا ذكرها ، ثم لم تلبث أن أعقبتها الطامة الكبرى باختراع اليابان اللؤلؤ الصناعي فأدخلته إلى الأسواق العالمية بسعرٍ منخفض جداً وبذلك قتلت كل أثرٍ للؤلؤ الخليج الطبيعي ، (١٩) فماتت تلك السلعة التي كان يقوم عليها

اقتصاد أهل الخليج ، ويبقى الناس حيارى في أمر معاشهم وقوتهم يبحثون عن بدائل أخرى تنقذهم من الورطات المالية الكثيرة التي تورطوا بها ،(٢٠) خاصة حينما كان التجار الهنود يمولون عمليات الغوص لقاء نسبة أرباحٍ ربوية عالية لم يكونوا يشعرون بها سابقاً إلا أن انكسار ذلك السوق جعلهم يقفون عاجزين أمام إمكانية تسديد تلك القروض .(٢١)

وكان من الإشكالات التي أثارتها التدخلات البريطانية غير المدروسة في سبيل إيقاف تدهور تلك التجارة ، هو أنها أصدرت تعليمات أدت إلى تناقضٍ ورد فعلٍ عكسي ، فلقد اعتاد تجار اللؤلؤ وربابنة السفن أن يتبادلوا عمال الغوص حسب كيفية العمل والمواسم ، وقد اعتبر الإنجليز هذا الأمر إخلالاً بحقوق العمال فأصدروا في البحرين في عام ١٩٢٤ قانوناً يمنع ذلك ويبين للعمال حقوقهم ، كما أصدروا قانوناً يمنع الرق . ولما كان ٩٠٪ من العاملين في المهن البحرية من الأفارقة ، فإن هؤلاء تمردوا على رؤسائهم تجار اللؤلؤ وأصحاب السفن وبذلك ازداد الطين بلّــــه .(٢٢)

كانت الدلائل الأولى لذلك الانهيار قد ظهرت في شهر يوليو من عام ١٩٢٩ ، ومن المفارقات الجديرة بالملاحظة أن الإنجليز باشروا اتصالاتهم ومفاوضاتهم مع بعض حكام الإمارات بشأن الحصول على امتيازات جوية في العام نفسه . ففي ذلك العام لم يتمكن أصحاب ٦٠ سفينة غوص في دبي من الخروج بسفنهم إلى عرض البحر لعدم توفر المال اللازم لديهم (٢٣) ، كما أشهر عدد كبير من التجار إفلاسهم وأعلنوا أنهم غير قادرين

على دفع ديونهم المستحقة للممولين والتجار الهنود في دبي والشارقة ، فقام هولاء برفع شكاوي إلى المقيم السياسي البريطاني (POLITICAL RESI-DENT) طالبين منه استخدام نفوذه على التجار العرب للحصول على الأموال منهم .(٢٤) وقد وجد الإنجليز أنفسهم ملزمين بالتدخل في هذا الأمر حفظاً لحقوق الهنود الذين هم من رعاياهم يومذاك ، وحفظاً للاستقرار العام في المنطقة وعدم حدوث اضطرابات تؤدي إلى تهديد موضوع الخط الجوي الذي كانوا يتهيأون لايصاله إلى الهند عبر منطقة الإمارات .

وكان من الدواهي التي حلت بالمنطقة إثر افلاس خزينة الشيوخ والحكام من المال الذي كان يرد إليهم من ضرائب الغوص أو من سفن الغوص التي كانوا يملكونها شخصياً ، هو أن الحكام لم يعودوا قادرين على منح المال والهبات والعطايا للأفراد والقبائل كمساعدات تضمن عيشاً لهم واستقراراً وولاءً للحاكم ، فكانت النتيجة أن شهدت المنطقة في الفترة ما بين أعوام ١٩٢٨-١٩٣٤ تسيباً في زمام الأمن والانضباط ، إذ راحت بعض القبائل تغير على قبائل أخرى ، كما تعرضت القرى الساحلية في دبي إلى هجمات مماثلة (٢٥) . وفي إمارة رأس الخيمة قامت قبيلة الشحوح التي تقطن منطقة رؤوس الجبال بثورة زعزعت الأمن هناك بحيث وصفها السياسي البريطاني (برترام توماس) قائلاً : «إنها حالة عدم استقرار داخلي مدعومة من أطراف خارجية» (٢٦) . أما الحاج عبدالله وليامسن ، وهو مسلم من أصل بريطاني كان يعمل ممثلاً لشركة النفط الإنجليزية - الفارسية وكان

يحاول الحصول على امتياز للنفط هناك ، فقد حلل الموقف بأن حالة عدم الاستقرار السائدة ما هي إلا محاولة من القبائل لجلب النظر إليها للاهتمام بأوضاعها المتردية إثر انهيار تجارة اللؤلؤ .(٢٧)

وهكذا تتابعت الأحداث بصورة دراماتيكية محزنة على أبناء الشعب ، أما الأجانب والوافدون فقد باشر الهنود بالرحيل وترك الإمارات وبقية مناطق الخليج ،(٢٨) فجلبت تلك الحادثة انتباه الإنجليز إلى أنهم أخفقوا في حماية هؤلاء الرعايا ، كما شد اهتمامهم بشكل أكثر ثورات القبائل وحالات عدم استقرار الأمن السائدة في المنطقة والتمرد الحاصل ضد الحكام والذي شمل في بعض الإمارات أفراداً من الأسرة الحاكمة نفسها من الذين حرموا من الدخل الذي كان يأتيهم من الحاكم فراحوا يهددون كرسيه وسلطته .(٢٩)

لذلك قامت حكومة الهند البريطانية باتخاذ بعض التدابير التي من شأنها حماية ما تبقى من تلك المهنة فأصدرت قانوناً منعت فيه الشركات الفرنسية والشركات اليابانية من الوصول إلى المنطقة .(٣٠) كما شددت خلال الثلاثينيات على منع دخول اللؤلؤ الصناعي ، كما منعت استخدام معدات الغوص الحديثة بحيث يتعرض من يستعملها إلى غرامة مالية ومصادرة المعدات .(٣١)

وقد لاقت تلك الإجراءات استحساناً من التجار العرب الذين كانوا يعانون من تدفق اللؤلؤ الياباني الصناعي ومن وصول الشركات الأجنبية

إلى مغاصات اللؤلؤ للحصول عليه باستعمال معدات غوص حديثه .
ولكن ورغم كل تلك الإجراءات فإنها لم تنفع في علاج التدهور السريع إذ هبطت أسعار اللؤلؤ في عام ١٩٢٩ بحوالي ١٠٪ وفي بعض أنواعه كان الهبوط ٩٠٪ .(٣٢)

وهكذا نعود إلى قضية البدائل العملية والمسالك التي كان على أبناء الشعب وخاصة تجار اللؤلؤ الذين أفلسوا أن يسلكوها لتأمين معيشتهم ، وكانت تلك البدائل إما المتاجرة بالرقيق أو المتاجرة بالسلاح والذهب والمواد الأخرى . وهي العمليات التي كان الإنجليز قد منعوا التعامل بها ضمن معاهدات واتفاقيات عقدوها مع الحكام (٣٣) . غير أن الشعب لم يكترث لمعاهدات الإنجليز واعتراضاتهم فانهمك قطاع كبير منه في هذا النوع من العمل ، مما أثار حفيظة الإنجليز ودفعهم إلى تشديد قبضتهم فأصدروا تعليماتهم إلى أسطولهم العامل في الخليج أن يوقف أية سفينة عربية ليفتشها في أي مكان في الخليج أو خارجه (٣٤)، كما كان القائد العام لتلك القوة يقوم بين فترة وأخرى بزيارات مفاجئة لموانئ الخليج للتأكد من عدم وجود بضائع مهربة فيها . وعلى كل حال فقد كان هذا التدخل الانجليزي أهوج وغير مدروس ولا آخذاً بنظر الاعتبار الطبيعة الصحراوية القاحلة التي تقع فيها الإمارات والتي لا توفر سبلاً كثيرة للعمل والمعيشة . ثم أن تلك الأعمال كان الأهالي يمارسونها منذ قديم الزمان فيستوردون العمال من المناطق المكتظة بالسكان وفيها بطالة مثل شرقي أفريقيا ومناطق مكران وبلوجستان ، وكانوا أيضاً يتاجرون بالسلاح والذهب غير أنهم وبسبب

كساد اللؤلؤ فإنهم توسعوا كثيراً بهذه الأعمال . وعلى كل حال فإننا سنفرد سطوراً كافية لدراسة كل حالة من الحالات السابقة بشكلٍ مفصلٍ .

* * *

يعزى السبب في انتشار تجارة الأسلحة واشتغال عدد كبير من التجار بهذا النوع من التجارة ، إلى وجود طلب عليها في المناطق الثائرة ضد سلطة الحكومة داخل إيران ، ففي الثلاثينيات كانت الكثير من مناطق إيران الفقيرة قد رفعت السلاح بوجه الحكومة ، فصار الطلب عليه كثيراً هناك مما حدا بتجار السلاح الإيرانيين إلى أن يتجهوا إلي كل مكانٍ يمكن أن يحصلوا منه على السلاح الذي لم يكن يتجاوز البنادق والمسدسات وعتادهما ، وعليه فقد جرت اتصالات مع الشاطىء العربي لغرض الحصول عليها من هناك وتهريبها إلى داخل إيران .(٣٥) فكانت تلك فرصة سانحة للتجار العرب استفادوا منها لإيجاد مصدرٍ جديدٍ للمعيشة . فانتشرت مراكز بيع الأسلحة في الكويت وقطر والبحرين وكانت إمارة دبي إحدى أهم تلك المراكز ، بل إنه قامت فيها مصانع صغيرة يتم فيها استيراد السلاح القديم أو المعطوب ويجري تصليحه ثم بيعه .

وفي عام ١٩٣٠ تم هناك بيع خمسة آلاف بندقية شحنت إلى داخل ايران .(٣٦) وكان تجار دبي يحصلون على تلك الأسلحة والتي معظمها بنادق قديمة ومستعملة ألمانية الصنع أو بلجيكية من مصادرها في أفريقيا ويتم إدخالها إلى الحجاز ثم إلى دبي فيشتريها تجار دبي بثمن قليل أو

يقايضونها بمواد غذائية ، لذلك فإن هذه التجارة لم تكن تتطلب رأسمال كبير ، وعندما توسعت وجدت سوقاً آخر لها هو انتشارها بين أفراد القبائل البدوية في داخل الإمارات ، فأثار هذا الأمر قلق الإنجليز وفزعهم .(٣٧)

كان الإنجليز قد حظروا انتشار الأسلحة بين أبناء الإمارات خوفاً من أن يقوموا بثورات ضدهم ، ففي عام ١٩٠٢ قام المقيم البريطاني في بوشهر ، المقدم كامبل بزيارة إلى منطقة الإمارات وقدم لحكامها اتفاقية خاصة تمنع تجارة الأسلحة أو استيرادها أو بيعها وأجبرهم على التوقيع عليها .(٣٨) غير أن هذا التدخل من قبل الانجليز قوبل بموجة غضب من الحكام وأبناء الشعب الذين قرروا التملص من تنفيذ الاتفاقية ، وكانت النتيجة أن صداماً مسلحاً وقع في عام ١٩١٠ بين حاكم دبي الشيخ بطي بن سهيل والإنجليز ، ، في المعركة المعروفة باسم حادثة (هياسنت HYA-CINTH) وهو اسم المدمرة البريطانية التي قصفت دبي بمدافعها واشتبك جنودها بالأهالي في معركة دارت في أزقة المدينة أسفرت عن سقوط قتلى وجرحى بين الطرفين ، وكانت حجة الإنجليز أن حاكم دبي وتجارها يستوردون الأسلحة إلى الإمارة .(٣٩)

ومهما كانت نتائج المعركة إلا أنها مثلت تحدياً للسلطات البريطانية التي كانت مصالحها في ازدياد في منطقة الإمارات وكانت أيضاً غارقة في تحديات ومشاكل دولية بسبب ظروف الحرب العالمية الأولى ، مما حدا بها أن تشدد الخناق على تجارة الأسلحة ، فتوقفت تلك التجارة مؤقتاً طيلة عام ١٩١٤ .(٤٠)

غير أنها عاودت نشاطها بعد انتهاء الحرب بسبب وجود فائض كبير من الأسلحة حصل عليها المهربون من مخلفات تلك الحرب فكانت تأتي من منطقة البحر الأحمر ثم تهرب إلى الحجاز فالخليج كما أسلفنا ، والتي لم تستطع معاهدات حظر السلاح العالمية التي تم عقدها في عام ١٩١٩ و١٩٢٤ من كبح جماحها .

وقبل أن يتسع نطاق تلك المهنة وتصبح تجارة رائجة في دبي وبقية الإمارات ، فإن السلاح الذي كان يرد إلى الإمارات يذهب إلى أيادي أبناء القبائل التي تعيش في المناطق الداخلية للإمارات ، فوجود السلاح هناك أمر ضروري وتقليدي . ولم يكن الانجليز يكترثون كثيراً لوجوده هناك ما دام منتشراً في مناطق بعيدة عن منطقة الساحل التي توجد لهم مصالح فيها . كما أنهم ولمعرفتهم بطبيعة الحياة البدوية وتقديسها للسلاح فإنهم لم يكونوا يريدون التورط بمنعه بشكلٍ جاد وفعال في تلك المناطق المقفرة والنائية . لكن جرس الإنذار قرع عندهم عندما تكثفت عمليات وصول تلك الأسلحة إلى موانىء الإمارات حيث لا توجد رقابة جمركية أو أمنية فيها ، ولما كانت تلك الموانىء وحسب ما كان يخطط لها خبراء الطيران عندهم ، ستصبح يوماً ما مطارات أرضية ومائية أيضاً ، فإنها ستقع في قلب مناطق دخول الأسلحة وتداولها بين الأيادي . لذلك خافوا أن تحدث ثورة بين الأهالي فيقومون بمهاجمة تلك المطارات والطائرات الجاثمة فيها . وعلي الرغم من أن الأحداث أثبتت أن أمراً كهذا لم يحصل ، إلا أن الإنجليز قرروا أن يقفوا موقفاً حاسماً وحازماً بإيقاف تلك التجارة ومنعها منعاً باتاً ،

فقاموا أولاً بالبحث عن أسماء التجار الذين يتعاملون بها في كافة إمارات ومشيخات الخليج العربي .(٤١) غير أنهم لم يتمكنوا من حصرهم بصورة كاملة ، إذ شهدت الثلاثينيات من القرن شبكة واسعة ومنتظمة من تجار وعملاء عرب وإيرانيين يمارسون أعمالاً منتظمة ودقيقة في استلام الأسلحة ثم شحنها وتسليمها إلى الجهات التي ترغب الحصول عليها . لذلك قرر الإنجليز تشديد الرقابة على الموانىء التي يتم تصدير السلاح منها وكذلك الموانىء التي يتم تنزيل السلاح فيها في الإمارات ، فأوعزوا إلى الوكيل الوطني المقيم في الشارقة (RESIDENCY AGENT) أن يراقب الفعاليات الجارية في موانىء الإمارات وأن يرسل تقارير عما يجري هناك وألاّ يستثني أحداً حتى الذين يشتبه بكونهم تجار سلاح .(٤٢) وقد أثارت تلك التصرفات موجة جديدة من الكراهية والبغضاء للوجود البريطاني في الإمارات ، خاصة في دبي التي كانت وبسبب موقعها الجغرافي ووجود الخور المائي فيها كميناء طبيعي مركزاً مهماً من مراكز تلك التجارة وغيرها ، فالخور كان يعج بسفن (الداو) الشراعية الكبيرة والمسماة (المحمل) التي يمكنها أن تبحر بكل سهولة إلى الموانىء الإيرانية والهندية والأفريقية ، كما كانت السفن التجارية البريطانية والألمانية ترسو هناك .(٤٣) لذلك فإن الحركة التجارية كانت رائجة ومنها تجارة الأسلحة والمواد الغذائية وغيرها من الممنوعات الإنجليزية ، يديرها جملة من التجار النجديين والإيرانيين ، يساعدهم بشكل ظاهر أحياناً وبشكلٍ مخفي أحياناً أخرى عددٌ من التجار من أهل دبي . لذلك فإن الانجليز ضيقوا الخناق هناك وفي كافة أرجاء

الخليج والجزر الواقعة فيه ، إذ أخذت كل المقيميات والوكالات البريطانية السياسية تنفيذ ذلك الواجب بشدة .

وكان مما حفز الانجليز أكثر على مضاعفة جهودهم هو الشكاوى المتواصلة التي كانت الحكومة الإيرانية ترفعها إلى السلطات الإنجليزية حول ذلك الموضوع متهمة إياها بالتغاضي عما يفعله تجار الإمارات والساحل العربي ، مما حدا بالمقيم السياسي البريطاني في بوشهر POLITICAL RESIDENT وهو المستر (فاول) T.C. FOWLE أن يطلب في عام ١٩٣٥ من كلٍ من الوكيل السياسي في البحرين وكذلك الوكيل في مسقط أن يقدما له تقريراً مفصلاً عن حجم تلك التجارة وعن الطرق البحرية التي تسلكها السفن التي تحملها .(٤٤) غير أن تقرير الوكيلين جاء على غير ما كان متوقعاً إذ أنهما أقرا بوجود تجارة سلاح غير أنهما قالا عنها بأنها تجري على نطاق ضيق ويقوم بها البلوش المهاجرون إلى ساحل الإمارات . ومما جاء في تقريرهم قولهم : «إنها الأسلحة العادية التي يحملها معظم رجال القبائل هنا ، وهي تنقل إلى الساحل الإيراني - البلوشي الضعيف الحراسة بواسطة المهاجرين البلوش الذين يتنقلون ما بين بلوجستان الإيرانية ومنطقة الإمارات» .(٤٥)

والظاهر من أمر هذا التقرير أن الرجلين لم يكونا على علمٍ ودراية تامة بما كان يحدث هناك إذ كانت تنقصهما الأدلة الكافية ، غير أنهما طلبا من حكومتهما أن تكون أكثر يقظة وحزماً لقطع دابر هذه التجارة .

ولكن وعلى الرغم من كل الجهود البريطانية ، فإن التجارة ظلت حية ومستمرة ولم تتوقف إلا في سنوات الحرب العالمية الثانية ، إذ مارسها الأهالي ليس حباً بها ولكن لكونها طريقة ووسيلة شرعية للعمل والكسب في منطقة لم تهبها الطبيعة الكثير مما يمكن أن تقدمه لأهلها . لذلك فما كانت طُرُق الإنجليز لإيقافها إلا محاولة منهم لقطع أرزاق شعب الإمارات ، فتأججت في أوساطهم فكرة مقاومة الإنجليز مانعي أرزاقهم والموجودين في بلادهم .

* * *

كانت المهنة الثانية التي امتهنها تجار الإمارات وتجار الخليج العربي ، وراجت كثيراً سنوات الأزمة الاقتصادية وكساد سوق اللؤلؤ ، هي مهنة استيراد الأيدي العاملة من أفريقيا وبلوجستان . وقد منع الإنجليز تداول هذه المهنة أيضاً ، إذ اعتبروها تجارة رقيق (SLAVE TRADE) وأن الذين يمارسونها كانوا متسلطين ومتحكمين ومستغلين لأوضاع هذه الفئة من الناس .

ونحن لا نريد أن ندخل الآن في جدلٍ حول نص هذه العبارة ، وأيهما كان رقاً ، أهو الوجود البريطاني الاستعماري في الهند وفي أماكن أخرى من العالم والذي سخر أبناء تلك الدول ومصالحها واستثمر ثرواتها لرفاهيته ؟ أم هو مجالات العمل التي كان هؤلاء (الأرقاء) إن صح التعبير يجدونها متيسرة ومتوفرة بكثرة في عالم البحر والغوص أيام ازدهار

اللؤلؤ ، ومجالات العمل الأخرى خاصة في السعودية حينما انبثق النفط هناك أيام كساد اللؤلؤ ؟

إننا إذا سلمنا جدلاً باستخدام لفظة (عبيد) و(أرقاء) ، فتلك ظاهرة إنسانية تاريخية لازمت الحياة في كل أرجاء العالم منذ قديم الزمان ولم تكن قاصرة على الإمارات أو دول الخليج أو بقية الأقطار العربية ، فهي موجودة في الديانات القديمة وفي اليهودية والنصرانية ، غير أن الإسلام لم يُشرع الرق كما شرعته الأمم الأخرى فجعلت منه نظاماً طبيعياً إنما شرّع العتق ورغّب فيه ، وفي الجامع لأحكام القرآن للقرطبي ، يقول الرسول صلى الله عليه وسلّم : «لا يدخل الجنة سيء المَلَكَة» ، أي سيء الصحبة لمماليكه ، وعلى هذا الأساس سلك أهل الخليج مسلكهم في معاملة الرقيق وأخذوا يتنافسون في الرفق والإحسان إليهم تقرباً من الله تعالى وتأسياً برسوله الكريم .

غير أن حكومة الهند البريطانية وبسبب تدخلاتها في الشؤون الداخلية لأقطار الخليج العربي ، فإنها ومنذ القرن التاسع عشر ، أجبرت حكام عُمان والبحرين والإمارات على التوقيع على معاهدات بعدم جلب الرقيق إلى مناطقهم ، وقد صاغت بنود تلك المعاهدات بشكل منمق أظهرتهم فيه وكأنهم تجار رقيق ، ومنحت لأسطولها العامل في المحيط الهندي والخليج العربي الحق في إيقاف أية سفينة عربية وتفتيشها .(٤٦) غير أن عقد تلك المعاهدات مع الحكام ، لم يستطع أن يكبح جماح وصول أعدادٍ كثيرة من

هذه الأيدي العاملة من شرقي أفريقيا وبلوجستان لحاجة المنطقة إليها في العمل في السفن والبحر خاصة في الغوص على اللؤلؤ حينما كانت تجارته مزدهرة ، لذلك فإن الحكام كانوا موقنين بأن هذه الأيدي العاملة لازمة لاقتصاد البلد ، بينما راح الإنجليز يتهمونهم بالتغاضي عن المراقبة الدقيقة ، وفي خلال العشرينيات شددوا التفتيش على السفن القادمة من الساحل الأفريقي والساحل الفارسي إلى الإمارات . وفي عام ١٩٢٧ وضعوا بنداً في المعاهدة التي عقدوها مع الملك عبدالعزيز آل سعود يمنع تجارة العبيد ، وعقدوا معاهدة مماثلة مع إيران .(٤٧)

وكان لإحكام بريطانيا قبضتها على هذا الموضوع ، أن توقفت إلى حد ما عمليات جلب الأيادي العاملة إلى إمارات الخليج العربي .(٤٨) غير أن هذا الإجراء البريطاني الذي يبدو منصفاً في ظاهره ، لم يكن كذلك في جوهره وتأثيره على اقتصاديات الإمارات ، إذ حتى معاهدات أعوام ١٨٣٩ و١٨٤٧ و١٨٥٦ و١٨٧٣ التي عقدتها بريطانيا مع حكام الإمارات ، بشأن عدم جلب الأفارقة للعمل في الإمارات بحجة أنهم رقيق وعبيد ، لم تكن إلا حبراً على ورق عند الحكام .(٤٩) لأن هذه الأيادي الجائعة في بلدانها إذا وصلت الإمارات دخلت فوراً سوق العمل والإنتاج . فالأفارقة منهم ويطلق عليهم محلياً اسم (البنابيس) أي الممباسيون القادمون من بلدة (ممباسة) وهي في كينيا اليوم ، وكانت سابقاً من ممتلكات دولة عُمان ، هؤلاء القوم لهم مجتمعهم الكامل في الخليج العربي ، إذ جلبوا معهم مظاهر حياتهم وفنونهم الشعبية وامتزجوا بمظاهر الحياة العربية والإسلامية

فصاروا قوة العمل المنتجة الرئيسية على ظهر السفينة وفي البحر ، لذلك فكلما كثر عددهم عند تاجر اللؤلؤ ، كلما كان ذلك مظهراً من مظاهر ثروته وجاهه .(٥٠) لكن ما إن حلت أزمة اللؤلؤ وماتت صناعة الغوص ، حتى وجد الآلاف من أولئك الغواصين والعاملين على ظهر السفينة أنفسهم عاطلين عن العمل فامتلأت بهم أزقة المدن وشواطىء البحر وهم يبتهلون إلى الله أن يفرج كربتهم ، ولم يكن أسيادهم أحسن حالاً منهم ، لذلك فقد جرت بعض المحاولات لبيع بعضهم إلى من تبقى من التجار ممن لا زال لديه بعض الأعمال كي يشتغلوا عنده . وأتى الفرج حينما تحسنت الأحوال في السعودية وأماكن أخرى في الخليج باكتشاف النفط فتوفرت الأعمال مع شركات النفط وغيرها من الشركات ، لذا نشط تجار جلب الأيادي العاملة خاصة السعوديين الذين وجدوا في العاطلين عن العمل في الإمارات أحسن مصدرٍ للعمل هناك ، فجرت اتصالات مع تجار الإمارات وراجت بين الطرفين عمليات بيع وشراء الأيادي العاملة . إلا أن الإنجليز الذين كثر تواجدهم السياسي آنذاك بسبب مصلحتهم الجديدة في الإمارات وهي الخط الجوي ، عادوا فدسوا أنوفهم في هذه القضية أيضاً ومنعوها بحجة أنها تجارة رقيق ولا يريدون أن يعتقد العالم بأنهم يغمضون عيونهم عنها في منطقة تقع تحت حمايتهم .(٥١)

غير أن المنع البريطاني لم يحد من ذلك ، بل ازداد نطاقه ، إذ شهدت الثلاثينيات من القرن تزايد الحصول على العمال البلوش من مقاطعة مكران في بلوجستان ، إيران ثم نقلهم من الساحل الايراني إلى ساحل الإمارات ،

وقد شارك في تلك العمليات التجار المحليون إلى جانب التجار الأجانب ، فكانوا إذا وصلوا إلى الإمارات نقلوهم إلى أماكن بعيدة عن المدن الساحلية ليبيعوهم هناك .(٥٢)

وأمام تزايد تلك العمليات فإن الإنجليز وقفوا حائرين ، فمن جهة بدت العمليات كلها وكأنها تدور في الداخل وفي مناطق بعيدة عن أنظارهم ، ومن ناحية ثانية فإنهم لم يكونوا مُحبذين لمد سلطانهم وتدخلاتهم إلى تلك المناطق البعيدة . وهكذا فإن حيرة الإنجليز لم تؤدِ إلاّ إلى تفاقم الأمر أكثر بتفاقم عدد العاطلين عن العمل ومحاولة أسيادهم التخلص منهم بأي ثمن .(٥٣)

وهنا تفتقت أذهان الإنجليز عن طريقتين لحل هذه المشكلة ، كانت الأولى بإلزام الشيوخ حكام الإمارات بمد يد العون لهم في مراقبة ما يجري في البحر . أما الثانية فقد كانت بإعلانهم منح حق اللجوء لأولئك الذين يعتبرونهم عبيداً ، بأن يطلبوا حماية المندوب السامي أو القنصل البريطاني أو إذا كانت هناك ممثلية سياسية لبلاده ، وعلى هؤلاء أن يحموهم ويعتقوهم ويسفروهم إلى بلدانهم الأصلية .(٥٤)

وعليه فقد صدرت التعليمات إلى الوكيل الوطني المقيم في الشارقة أن يعتق أي فرد يطلب اللجوء والعتق ، فشهدت الثلاثينيات من القرن توافد عدد كبير من أولئك العاطلين إلى مقيمية الشارقة وغيرها من المقيميات في الخليج . إلا أن التقارير البريطانية أفادت أن معظمهم لم يأتِ طلباً للحرية أو

العتق ولكن للتخلص من الديون المعلقة برقبته لسيده التاجر .(٥٥)

وإزاء ذلك التدخل البريطاني الجديد فإن تجار الإمارات لم يجدوا بداً من أن يأخذوا رجالهم بعيداً عن أنظار الإنجليز لممارسة أعمالهم ، فصارت مدينتا (البريمي) و(حماسه) الواقعتين بالقرب من حدود إمارة أبوظبي مع عُمان مركزين وسوقين مهمين يجري العمل فيهما بعلم حاكم الإمارة ، وعندما اعترض الإنجليز على ذلك لم يكترث الحاكم لاعتراضهم .(٥٦) بينما كانت أنباء ما يجري في تلك المناطق تصل إلى الإنجليز تباعاً من الجيولوجيين وأفراد فرق البحث عن النفط الذين يعملون هناك ، غير أن الإنجليز لم يقوموا بعملٍ جادٍ أكثر من توجيه رسائل تحذيرية إلى الحكام ، لم تؤدِ إلى إيقاف تلك التجارة ، وذلك خوفاً من أن يؤدي تشددهم مع الحكام إلى تأزم الموقف بينهما مما سينعكس بالتالي على المصلحتين الجديدتين اللتين ظهرتا لهم في الإمارات آنذاك وهما الخط الجوي وامتيازات النفط .(٥٧)

إلا أن بعض الاجتهادات السياسية الإنجليزية نظرت إلى الوضعية من ناحية ارتباطها بارتفاع الأسعار العالمي ، إذ أرسل المستر هارولد ديكسون H. DICKSON وكان يشغل منصب الوكيل السياسي في الكويت رسالة جاء فيها : «إن الوضع الاقتصادي الحالي في العالم يدفع بالعرب إلى رفع أسعار بيع عبيدهم» .(٥٨) ذلك أن سعر العبد في الثلاثينيات كان ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠ ربية هندية وفي الأربعينيات ارتفع السعر إلى ما بين ٢٣٠

و ۳۰۰۰ ربيه (٥٩) ، وهي أسعار كان تجار البريمي وقطر والسعودية مستعدين لدفعها .(٦٠)

وعلى كل حال فإن الإنجليز بمداخلاتهم تلك سواء أكانت شديدة أم مخففّة ، فإنهم كانوا يريدون أن يبقوا في مواقعهم المتسلطة الآمرة في الإمارات لينفذوا ما يريدون تنفيذه بأي أسلوب أو وسيلة مستعملين القوة متى شاءوا . لذلك كانوا شديدي الحرص على الحصول على معلومات من وكيلهم الوطني عما يجري في الداخل من أحوالٍ وأوضاعٍ وآراء سياسية قد تؤثر على مصالحهم ومكانتهم .

لكنهم رغم ذلك لم يكونوا موفقين في معالجة كل الأوضاع التي كانوا يتدخلون فيها . فعلى سبيل المثال حينما نادوا بالحرية والعتق للعبيد وفتحوا الباب على مصراعيه لهروب عدد كبير من الغواصين من أسيادهم ، فإن هؤلاء الهاربين وجدوا أنفسهم بعد فترة بأنهم بقوا يعيشون في العراء بدون مسكن أو مأكل أو حتى أملٍ بإيجاد قوت ، ففضلوا العودة إلى أسيادهم والعيش في كنفهم مهما كان الثمن .

وهكذا نجد أن ٤٧ شخصاً طلبوا حريتهم عام ١٩٢٩ وفي عام ١٩٣٤ كان هناك شخص واحدٌ فقط ، (٦١) أما من قام الإنجليز أنفسهم بمنحهم الحرية فكانوا ٢٧ شخصاً في عام ١٩٢٩ ، وفي عام ١٩٣٠ كانوا ١٢ فقط (٦٢) وقد وصف تلك الوضعية أحد الكتاب الانجليز قائلاً : «إن قضية عتق العبيد كما هي هذه الأيام وكما أراها ، فإن العبد يخشى قيام سيده

ويسبب ضيق حالته المادية أن يعتقه ويتركه وحيداً في هذا العالم الصعب». (٦٣)

ويعزى السبب في فشل الانجليز بمحاولتهم تلك ، إلى عدم معرفتهم خصائص البنية الاقتصادية التي يقوم عليها عالم الغوص ككُل والعلاقة المالية بين تاجر اللؤلؤ وهو الممول أيضاً وطاقم الغوص الذي يعمل عنده . فهذا التاجر ويسمى محلياً (الطواش) هو صاحب رأس المال ويملك عادةً عدداً من سفن الغوص ، ولكل سفينة (نوخذة) أي قبطان ويكون له مساعد يسمى (مجدمي) . أما طاقم الغوص فيتكون من (الغيص) أي الغواص و(السيب) أي الرجل الذي يسحب الغواص بالحبال من داخل البحر ليخرج بسرعة وهناك عدد من البحارة الذين يقومون برفع الشراع وتنزيله وقد يكونون من الغواصين أوالسيوب إلى جانب عدد آخر من الفتية الذين يساعدون في العمل مثل (الرظيف) وهو مساعد (السيب) و(الجلاس) و(الوليد) و(التباب) و(المطوّع) أي رجل الدين والطباخ و(النهّام) أي المغني في السفينة ولكل واحدٍ من هؤلاء واجب خاص ، أهمهم هو الغواص الذي سيأتي بالربح من قاَع البحر . ويكون الأساس الذي يقوم عليه توزيع الأرباح التي ستأتي بها كل سفينة أن الممول يقوم بتمويل الرحلة كلها ، فإذا عادت السفينة جرى تقسيم الحاصل حسب نسبٍ معينةٍ. (٦٤)

وفي كثيرٍ من الأحيان يكون الممول هو (النوخذة) أي الربان نفسه ، وقد

جرت العادة أن تكون حصة الغواص جيدة ، إلا أنها تدفع له لقاء ما يستطيع أن يجمعه من لؤلؤ خلال موسم الغوص ، كما جرت العادة أن يُمنح الغواص مقدمة مالية تسمى (سلفية) أو (جدمية) وكذلك مقدمة عينية من طعام لبيته تسمى (تسكام) .(٦٥) وتستقطع مبالغ السلفية والتسكام زائداً ما تناوله من طعام خلال رحلة الغوص مع ما يُعطى بين فترة غوص وأخرى من (خرجيّه) أي مبلغاً زهيداً من النقود ، كل هذه تستقطع من ثمن (الحاصلة النهائية) أي مجموع ما يستطيع الغواص قطعهُ من محارٍ يوجد بداخله لؤلؤ جيد . فإذا تم استقطاع ذلك تُدفع له أسهمه حسب الاتفاق مع النوخذة والعرف السائد وهي ثلاثة أسهم للغواص وللسيب سهمان والرظيف سهم . . الخ .

وفي حالات خاصة يوجد بين الغواصين غواص ليس مع الطاقم ، أي يعمل لنفسه إذ حتى طعامه يطبخه بنفسه ، وما يحصل عليه يعطى نسبة منه إلى الممول أو النوخذة ، وهذا النوع من الغواصين يسمى (عزَّال) ويكون العزَّال في الغالب من العرب من أبناء الإمارات أو من البلوش ، وكل تلك العمليات تسجل في دفتر خاص موجود عند النوخذة يسمى (الرادي) .(٦٦)

غير أن الذي يحصل في حالات كثيرة هو أن الغواص لا يستطيع في نهاية الموسم من أن يحصل على اللؤلؤ الكافي الذي يسد قيمة المقدمة المالية أو العينية التي استلمها من الربان أو الطواش ، فيعود إلى بيته خالي الوفاض

ومديوناً ، ويسجل هذا الدين عليه إلى الموسم القادم ، فإذا جاء الموسم أخذ الغواص سلفة مالية أخرى وقد لا يحالفه الحظ فتتكرر المأساة عليه مرة ثانية وثالثة ، وهكذا يبقى الغواص ومن معه مديونين طيلة حياتهم إلى النوخذة إلى أن يتم تسديد الدين ، فإذا عجز عن ذلك جاز للربان أن يحجز بيته أو أن يبيعه إلى ربان آخر . وإذا مات فإن العرف يقضي أن يقوم أولاده بالخدمة إلى أن يسددوا دين والدهم ، وهؤلاء الغاصة المديونون هم الذين استفادوا من القانون السالف الذكر الذي سنّه الإنجليز ، فذهبوا إلى القنصليات والوكالات البريطانية يطلبون حريتهم في سبيل التخلص من ديونهم .(٦٧)

على كل حال فإنه وقبل أن يتدخل الإنجليز في ذلك الموضوع ، فقد كان يسير بشكل طبيعي على غير ما صوّره الإنجليز وغيرهم بأنه كان استغلال الإنسان للإنسان . فعالم الغوص الذي عاشه أهل الخليج كلهم ، بكل ما فيه من آلام وآمالٍ وقسوةٍ ونعمةٍ وصعوبةٍ وراحةٍ هو أحد الركائز التي قام عليها تراثهم وتاريخهم كله ، وإذا كان الغواصُ الذي وصفه الإنجليز بأنه عبدٌ لسيده قد توترت العلاقات بينهما بسبب المشاكل المالية ، فهذا ما يحدث بين العامل وصاحب العمل في كل مكانٍ وزمانٍ . لذلك عندما قام الإنجليز بإصدار قانون الحرية والعتق فإنهم ساعدوا على هروب الغواصين من أسيادهم ، ومتى ؟ في الوقت الذي كانت تجارة اللؤلؤ توشك على الكساد ، وبذلك زادوا الطينَ بلّة بتدخلهم اللا مبرر له .

***

كانت المهنة الثالثة التي امتهنها تجار الإمارات وأهلها تعويضاً عن أفول تجارة اللؤلؤ ، هي المتاجرة بالمواد الغذائية ، وكالعادة تدخل الانجليز فوصموها بالتهريب ووقفوا ضدها ومنعوها .

فمن المعروف أن مدن الإمارات الرئيسية تقع على ساحل البحر ، وهي بذلك تشكل الموانىء التي تدخل منها البضائع إلى داخل البلاد . وإلى عام ١٩٢٦ لم يكن يوجد نظام جمارك ، إذ يمكن لأي تاجر أن يرسو بسفينته وأن يُدخل أية بضاعة إلى الداخل ولا يدفع إلا رسوماً أرضيةٍ لا تكاد تذكر . أما رسوم الجمارك فلا وجود لها إذ كانت رسوم اللؤلؤ الوحيدة المعمول بها .(٦٨)

لذلك فقد كانت أسعار المواد الموجودة في الإمارات أرخص من مثيلاتها في الدول المجاورة ، خاصة إيران التي كانت رسوم الجمارك تصل فيها إلى حوالي ٢٠٠٪ على بعض البضائع . وبقيت البضائع أرخص في الإمارات حتى حينما تم فرض رسوم جمارك عليها فإنها كانت لا تتجاوز نصف بالمائة ، وقد ازدادت الأوضاع سوءاً في إيران حينما احتكرت الحكومة في عام ١٩٢٥ استيراد السكر والشاي من الخارج .

فكان من الطبيعي أن يتجه تجار الدول المجاورة إلى سوق الإمارات لشراء بضائعهم ، وبذلك انتعشت التجارة ووجد الكثير من تجار اللؤلؤ السابقين والعاطلين من الغواصين فرصةً للعمل . أما البضائع التي كانت تُشترى من سوق الإمارات فإنها كانت تذهب إلى قطر والسعودية وإيران ، غير أن

التجار الذين يوصلونها إلى هناك كانوا لا يدخلونها عن طريق الموانىء الرسمية حيث الجمارك الباهظة ولكن عن طريق التهريب إلى الداخل ، فكان التجار الإيرانيون أكبر المهربين وكانت الأسواق الإيرانية أوسع الأسواق التي تدخلها البضاعة المهربة خاصة السكر والشاي والأرز والتوابل وماء الورد وغيرها والتي تصل إلى الإمارات من الهند .(٦٩)

كانت الحكومة الإيرانية تشكو يومذاك من اقتصادها المنهار وتحاول أن تسدد ديونها الخارجية بفرض رسوم جمارك على السكر والشاي ، لذلك فإن دخول هاتين المادتين إلى أسواقها عن طريق المهربين هدد اقتصادها وأربك خططها فراحت تتهم السلطات البريطانية وقيادة الأسطول العامل في الخليج بأنهم متساهلون ويغضون النظر عن المهربين ، وادعت أن جزيرة (طنب) التي تقع تحت السيطرة البريطانية ، صارت القاعدة التي ينطلق منها التهريب إلى داخل إيران .(٧٠)

وقد أخذ الإنجليز ذلك الادعاء على محمل الجد ، ولخوفهم من أن تقوم البحرية الإيرانية الجديدة التشكيل بتفتيش السفن العربية في الخليج ، إذ أن إعطاءهُم تلك الفرصة معناه انتقاص من السيادة البريطانية هناك ، فقد أوعزوا إلى سفنهم القيام بهذا الواجب .(٧١)

وهكذا ورطت حكومة الهند البريطانية نفسها مرة أخرى في قضية تهم قوت شعب الإمارات ومعيشته إذ وقفت عقبة أمام التجارة مع فارس ، متهمة أهل الإمارات بالتهريب ، وبذلك ولّدت كرهاً جديداً لها بين أوساط

الناس . وكانت النتيجة أن ساءت الأوضاع المعيشية بشكلٍ حاد خاصة أيام الحرب العالمية الثانية ، وعليه فقد قامت السلطات البريطانية بإيجاد نظام البطاقة إذ كانت توّزع المواد الغذائية مثل الأرز والسكر والقهوة والحبوب بواسطة مقيمية الشارقة وبشكلٍ مقنن ببطاقة لكل إمارة على أن يجري توزيع تلك المواد لأبناء الشعب ببطاقةٍ أيضاً تعطى لكل فرد ، وقد أطلق الناس اسم (سنة البطاقة) على السنوات التي عاشوها على تلك الحالة (٧٢) .

ولكي يحصل الناس على ضروريات حياتهم الأخرى ، كانوا إذا توفر لديهم فائض من ذلك الطعام باعوه إلى التجار ، فإذا تجمع لدى التجار كمية كبيرة منه باعوه إلى التجار الإيرانيين الذين يهربونه إلى داخل ايران ، وفي المراحل الأولى من تطبيق ذلك النظام ادعى الانجليز بأن الأمور تسير حسبما هو مخطط لها ، وأن الطعام يتم توزيعه بواسطة الوكيل الوطني السيد عبدالرزاق بشكلٍ منتظم . (٧٣)

لكن الأمور ما لبثت أن تطورت بشكلٍ سريع إذ وجدت مقيمية الشارقة أن الإنجليز منهمكون في مشاكل الحرب وأنهم لم يعودوا يعيرون اهتماماً لما يجري بالداخل ، فانتهز الفرصة الوكيل الوطني وراح يتاجر بالسوق السوداء فيبيع الطعام للأهالي بسعرٍ مرتفع أو يبيعه إلى الأقطار المجاورة . (٧٤)

وبذلك فقد انفتح الباب أمام تجار دبي وجلّهم تجار لؤلؤ سابقون وشاركهم في ذلك موظفو الجمارك في دبي وديرة(٧٥) كما شمر التجار الإيرانيون عن ساعدهم فراحوا يهربون الطعام إلى إيران بسفن عربية لقاء

دفع مبالغ جيدة لربابنتها ، وساهم التجار الهنود بتلك العمليات أيضاً وهم أصحاب خبرة تجارية طويلة وجيدة وبقيت تلك التجارة رائجة طيلة سنوات الحرب العالمية الثانية . ومن الطبيعي أنه لا يمكن بأي صورة من الصور أن يوصم التجار الإماراتيون بالتهريب ما داموا يقومون ببيع ما يزيد عن حاجتهم من طعام إلى تجار أجانب ينقلونه إلى بلدانهم التي تشح فيها هذه المواد بأية وسيلة أو طريقة يتبعونها .(٧٦) غير أن الجشع والطمع أمران ملازمان للنفس البشرية إذ وجدت طبقة أخرى من الناس الذين ما كان يهمهم نقص القوت ، فاحتكروا السوق وباعوا كل الطعام إلى التجار الإيرانيين مما أدى إلى ظهور مجاعة في البلد أحياناً .(٧٧) ومن الملاحظ في تلك الفترة أيضاً أنه مثلما شهدت أسواق فارس الفائض من المواد الغذائية الذي يأتيها من الإمارات ، فإن الإمارات شهدت فائضاً مما كان يوجد في أسواق تلك الدول يأتي إليها ليباع في السوق السوداء ، وكانت السلطات البريطانية تعلم بما يجري ، وتعرف بأن معظم عمليات التهريب كانت تدار بواسطة تجار إيرانيين وعلى ظهر سفن إيرانية .(٧٨)

وإلى جانب المتاجرة بالمواد الغذائية ، فقد قام تجار الإمارات وعلى الأخص تجار دبي في تلك الفترة من حياة الركود الاقتصادي والبطالة التي عمت البلاد بالمتاجرة بمادة غالية الثمن وهي الذهب . وقد نجحوا إلى حد كبير في هذه التجارة التي استمرت إلى عام ١٩٧٠ ، واستطاعوا بفضل ذلك النجاح أن ينقلوا الإمارة من حالة التخلف التي عانت منها طويلاً إلى أن تصبح المركز التجاري والاقتصادي الأول في جنوب الخليج(٧٩) ومن

الجدير بالذكر أن دبي كانت أول إمارة تشيّد مطاراً عالمياً حديثاً عام ١٩٥٠ كان الغرض منه تسهيل وصول الذهب من أوربا إلى التجار المحليين ليقوموا ببيعه إلى الخارج(٨٠) خاصة أسواق الهند وباكستان ، فصارت دبي مركزاً عالمياً لترانزيت الذهب إلى تلك الأقطار مما انعكس أيضاً على ازدهار المدينة ورقيها . وقد شهد عام ١٩٦٦ ورود كميات كبيرة من الذهب من فرنسا وسويسرا وبريطانيا بلغت أربعة ملايين (أونصة) يبلغ ثمنها ٤١٠ مليون دولار ، لم يُستهلك منها في الداخل إلا القليل ، أما البقية فقد بيعت إلى التجار الهنود والباكستانيين .(٨١) إذ كانت الهند معروفة عالمياً باسم «بالوعة الذهب» .(٨٢) لولع أهلها بهذه المادة ، فصارت دبي المدينة التي تعقد فيها الصفقات ما بين صانعي السبائك الذهبية والمصارف العالمية التي تتعامل بالذهب في لندن وزيوريخ وتجار المدينة الذين نسوا اللؤلؤ إذ صارت هذه المهنة المربحة تدر لهم إيراداتٍ ممتازة قبل أن ينعم الله عليهم بالنفط .

غير أن المشكلة التي لازمت هذه التجارة هي أن التجار الذين كانوا يتعاملون بها ، كانوا يدخلونها إلى بلادهم مخفيةً ومهربةً ، إذ كانت لهم طرقٌ عديدةٌ لإخفائها وتحميلها في السفن التي تأخذها إلى الهند لكي تدخل إلى هناك مهربة ، غير أن هذا الأمر لم يكن يعني تجار الإمارات بأي شكلٍ من الأشكال ما دامت هذه السلعة تدخل البلاد بشكلٍ قانوني وتخرج منها بشكل قانوني أيضاً ، لذلك فإنها استمرت بالازدهار وبلغت القمة عام ١٩٦٦ ، أي قبل أن تُصدِّر دبي أول شحنة نفط . فازداد ازدهار المدينة وظهرت الشركات والمؤسسات التجارية الكبيرة يديرها تجار اللؤلؤ

السابقون .(٨٣) أما أساليب التجار الهنود في الإخفاء والتمويه فقد كانوا يخيطون السبائك داخل أحزمتهم الجلدية أو ملابسهم أو حتى داخل علب المخللات ،(٨٤) أو يصهرونها بشكلٍ يسهل اخفاؤها . وتلك الاساليب لا دخل للتجار العرب فيها ولا تهمهم ما دام سعر (التوله) وهو الوحدة القياسية للذهب المتعارف عليها محلياً يبلغ عشرين ربية عند الشراء ويرتفع إلى أكثر من اثنين وخمسين ربية عند البيع وبذلك يحققون أرباحاً جيـــدة .(٨٥)

أما الموقف في الهند ، فإن الحكومة كانت تشكو من قُربِ إفلاس خزينتها ، لذلك منعت الاستيراد النظامي للذهب والجواهر الكريمة واللآلىء وعدد آخر من الكماليات ،(٨٦) مما فسح المجال واسعاً أمام المهربين الهنود كي يمارسوا تهريب الذهب إلى أسواقهم فصار التعامل به بالملايين ، لذا فقد قاموا بتنظيم شبكات لهذا الغرض يديرها عملاء مقيمون في دبي وآخرون يعيشون في الهند ويمارسون إدخال الذهب بطرقهم الخاصة إلى هناك . وأخيراً وعندما رفعت حكومة الهند شكواها إلى الحكومة البريطانية كي تتدخل في الموضوع فتوقف هذه العمليات ، فإن الحكومة البريطانية لم تعر الشكوى اهتماماً ولم تتدخل لإيقاف هذه التجارة .

ولعل سائلاً يتساءل لماذا لم تتدخل بريطانيا وتقحم نفسها في هذه القضية هذه المرة ؟

والجواب هو : أولاً ، إن استيراد الذهب وتصديره كان يجري بطريقة

قانونية ونظامية ، وثانياً ، إن الهند كانت قد استقلت يومذاك ولم يعد للانجليز مصلحة فيها ولا يهمهم كيف تدير أمورها ، أما الجواب الثالث والأهم ، فإن الانجليز لا بد وأنهم أدركوا أن أي تدخلٍ منهم في هذه المصلحة المربحة لأهل الإمارات والتي لا بديل عنها يومذاك ستكون نتائجه وخيمة على العلاقات مع الشعب الذي نال من تدخلاتهم الكفاية ، علاوة على الحقيقة التي يدركها كل من عاصر تلك الفترة ، وهي أن البنوك الانجليزية الموجودة في دبي كانت تمارس تلك التجارة أيضاً .(٨٧)

* * *

تلك كانت النتائج التي تمخض عنها انهيار تجارة اللؤلؤ وكساد سوقه في الإمارات ، وهي في مراحلها الأولي أوشكت أن تؤدي إلى تقويض وانهيار عام في الحياة الاقتصادية مما كان سيؤدي بالإمارات إلى فقرٍ مدقعٍ . وكنتيجة لهذا فإن روح التمرد في سبيل البقاء على الحياة دفعت بشعبها إلى أن يقفوا موقف المتحدي للكارثة كي لا تسحقهم وتنهيهم من الوجود ، فكانت أمامهم خيارات العمل والمهن وموارد العيش التي أشرنا اليها في هذا الفصل ، وهي خيارات لا مفر منها إذ لا يوجد بديل غيرها ولا تخرج عن إطار تلبية الحاجات الانسانية الأساسية لهم .

لكن الإنجليز الذين كانوا يعشعشون في المنطقة بدون رغبةٍ من أهلها وقفوا ضد تلك الخيارات لاعتباراتٍ وأدبياتٍ تمثل قيمهم وليست قيم المنطقة وأدبياتها ، لذلك فقد شكل تحدي الشعب للفقر والجوع وللانجليز منعطفاً تاريخياً ليس في اقتصاد الإمارات فحسب ولكن في صراع القوى

الاجتماعية والسياسية فيها أيضاً .

فكان التدخل الإنجليزي في تلك الأمور وفي غيرها كما سيتبين ذلك في صفحات الفصول القادمة ، ظاهرة سياسية كبيرة الحجم دارت حول محورية مزاعمهم القائلة بعدم التدخل بالشؤون الداخلية للإمارات ، فإنهم مع إحكام قبضتهم وسيطرتهم على اتخاذ القرارات هناك ، فقد أوجدوا تعليلات واهنة لا تعطي تفسيراً شافياً لأفعالهم إذ إنها بزعمهم وسيلةٌ للحفظ على الاستقرار والنظام في الإمارات ، خاصة حينما كانوا يعملون في موضوع الخط الجوي ، وقد أدت تلك التفسيرات المتناقضة إلى جدلٍ في الحكومة البريطانية نفسها .(٨٨) وكان أيضاً من المبررات التي ادعتها حكومة الهند البريطانية وهي التي تسيطر أيضاً على الإمارات ومنطقة الخليج بأنها ما تدخلت في الشؤون الداخلية إلا لحماية رعاياها الهنود الذين يطالبون بديونهم من تجار اللؤلؤ في ظل نظام لا وجود لمحاكم نظامية فيه ، لذا فإن تدخلها كان للتأثير على الحكام كي يتدخلوا لصالح الهنود .(٨٩) وعلى الرغم من أن المصالحات غالباً ما كانت تعقد ما بين التجار ودائنيهم الهنود الذين يوافقون على تقسيط تلك الديون ، إلا أن قسماً منهم كان يصر على أن يذهب إلى القضاء والمحاكم البريطانية في الهند ، فيولدون بذلك مشاكل للطرفين .(٩٠) وهذه القضية وغيرها هي التي دفعت بالإنجليز فيما بعد إلى إيجاد ما يسمى (المجلس القضائي) وهو محكمة قانونية ، وذلك حفظاً لمصالح الهنود ومصالح الإنجليز التي أخذت بالتزايد والتوسع في الإمارات ومنطقة الخليج .(٩١)

وكان من النتائج التي ترتبت على انهيار اللؤلؤ وبالتالي انهيار اقتصاد الإمارات ، وهو ما ألمحنا إليه في سطورٍ سابقة من تغيير في البنية الاجتماعية فيها ، فالحكام كانوا يعتمدون على ضريبة اللؤلؤ التي يحصلون عليها من التجار كما كانوا يعتمدون على المساعدات المالية التي يحصلون عليها من الموسرين منهم لتساعدهم على تثبيت مراكزهم كحكام ، فلما أفلس أولئك التجار انقطعت ضريبة الغوص وانقطعت المساعدات المالية عن الحكام ففقدوا نفوذهم السياسي في الوقت الذي حصل الحكام على إيرادات ماليةٍ من امتيازات الخط الجوي والامتيازات النفطية فلم يعودوا بحاجة إلى هؤلاء التجار الذين كانوا يكونون المجلس الاستشاري للحاكم . فظهرت بوادر التململ السياسي وصراع القوى ، خاصة في إمارتي دبي والشارقة إذ ظهرت في الأولى الحركة الإصلاحية التي سنبين تفاصيلها في فصلٍ قادم وظهرت في الثانية مشكلة توزيع الإيرادات بين أفردا الأسرة الحاكمة أنفسهم .(٩٢) وفي كل تلك الأحوال والظروف والمشاكل كان للإنجليز يد في التدخل فيها ، بل إن شعارهم صار : التدخل المباشر بالشؤون الداخلية ، بدلاً من الشعار أو الزعم السابق وهو عدم التدخل بالشؤون الداخلية . وكل ذلك تحقيقاً للنفع العام الذي سيحصلون عليه من الخط الجوي وهو موضوع كتابنا هذا والامتيازات النفطية التي تلت ذلك والتي سنشرحها أيضاً .



هوامش الفصل الأول

(١) لقد كان للانتكاسة الاقتصادية الكبرى وقع أليم على الحياة الاقتصادية العالمية ، وكانت إحدى نتائجها انهيار معيار الذهب (كل عملة وطنية كانت تقدر بالذهب) وهو مقياس أقرته الولايات المتحدة وكثير من الدول الأوروبية . وبعد أزمة ١٩٢٩ ، وفي خلال أوائل الثلاثينات خفضت عدد من الدول عملاتها في محاولة منها لتعديل أوضاعها بشكلٍ مؤقت في الصراع الدائر لإنقاذ السوق ، إذ قامت بذلك ٢٥ دولة كبيرة تبعتها بريطانيا أيضاً . لمزيد من التفاصيل أنظر
Charles - P. Kindle Berger, The World In Depression, 1929-1939 (London - 1987) P. 159 .

(2) Bertam Thomas, (Alarms and Excursions in Arabia) Hereafter cited as Thomas, Alarms and Excursions (indiana - polis, 1931) P. 245 .

(٣) في عام ١٩٠٨ تنبأ ج.ج.لوريمر في كتابه المسمى (دليل الخليج) بصدى ذلك الانهيار المحتمل على تجارة اللؤلؤ في البحرين عندما ذكر أنه لو شحت حقول اللؤلؤ فإن المشيخة ستفقد اهميتها في وقت قصير . لكن حقول اللؤلؤ لم تشح إنما انهار السوق، أنظر ج.ج. لوريمر (دليل الخليج) الطبعة الانجليزية ، المجلد الثاني (كالكتا ، الهند ١٩١٥) صفحة ٢٤٥ .

(4) M.G. Rumaihi, (The Mode of Production in the Arab Gulf Before the Discovery of Oil, Tim Niblock, (Social and Economic Development in the Arab Gulf (Here After Citd as Rumaihi) london . 1980 P. 50 .

(5) Lorimer, (Gazetter) Vol. 1 Historical Part , 11 A pendix. P.2256.

(6) Ibid.

(٧) لمزيد من التفاصيل راجع الفصل الخامس في الكتاب .

(٨) إن بيوت الجمارك كانت تحصل دخلها من الضرائب المفروضة على سفن صيد اللؤلؤ أو أية بضاعة مستوردة ، وبالرغم من أن تلك الضرائب لم تكن ضخمة كما ستصبح لاحقاً ، إلا أنها زودت الحاكم بمصدر دخل رئيسي يكفي لدفع رواتب أقاربه وحراسه وأتباعه من البدو ومصاريفه الخاصة .

(9) Frauke Heard - Bey, (From Trucial States to United Arab Emirates) LONDON, 1982, P. 182 .

(١٠) لمزيد من التفاصيل أنظر لوريمر ، المصدر نفسه ، القسم الأول ، الجزء الثاني ، الملحق (سي) ، صفحة ٢٢٥٢-٥٣ .

(١١) بالرغم من أن الحروب كانت محرمة خلال مواسم الغوص إلا أن الصراعات على دفع الديون غالباً ما كانت تحدث بعد موسم الغوص وكان من الأسباب الرئيسية لتلك الحروب هو هروب الغواصين المدانين للنوخذة أو التاجر وذهابهم للعمل في إمارة أخرى .

(12) Heard Bey, P. 192-3 .

(١٣) أول طالب خريج كان المغفور له محمد سعيد بن غباش من رأس الخيمة الذي تخرج من جامعة الأزهر في أواخر العشرينيات .

(14) Heard Bey, P. 215 .

(15) Linda Usra Suffan, (The Woman of the United Arab Emirates)

(london 1980) P. 68 .

(16) Heard Bey, P. 246 .

(١٧) جريدة الاتحاد العدد ٤٨٥٣ في ٢٤ مايو ١٩٨٧ .

(١٨) الزبير ، بلدة في محافظة البصرة في العراق زودت بلدان الخليج العربي كلها بالمدرسين وعلماء الدين.

(١٩) بعد الحرب العالمية الأولى ، اكتشف اليابانيون طريقة زراعة اللؤلؤ الصناعي والذي كان يشبه اللؤلؤ الطبيعي وبنفس المواصفات المطلوبة مما قتل مهنة الغوص على اللؤلؤ الطبيعي وتجارته في الخليج العربي .

(٢٠) مانع سعيد العتيبة (البترول واقتصاد الإمارات العربية المتحدة) (لندن ١٩٧٨) صفحه ١٤ .

(٢١) لمزيد من التفاصيل عن الغوص في الخليج العربي راجع كتاب (تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي) سيف مرزوق الشملان ، منشورات دار السلاسل – الكويت ١٩٨٦ .

(22) I.O. L&R, R/15/2/127, The Political Agent, Bahrain (Hearafter PA, Bahrain) to the Political Resident, Bushire (Hearafter PR, Bushire), 8 June 1923, 2/C of 1993/1 .

(23) I.O. L&R, R/15/1/236 No 5 of 1929, News Summary from the Arab States of the Gulf for the Month of May 1929 By the Residency Agent Sharjah (hearafter Cited As RA Sharjah) .

(24) Ibid, No. 7 of 1930, News Sumary from the Arab States of the Gulf , For the Month of July 1930 by the RA, Sharjah .

(٢٥) إن أخبار الغارات البدوية على مدن الساحل هيمنت على ملخص أخبار الفترة بين عام ١٩٢٩ و١٩٣٤ . أنظر المصدر السابق وهو : ملخص أخبار إمارات الخليج العربية ، تقارير من الوكيل المقيم في الشارقة .

(26) Thomas, Alarms and Excursions P. 216 .

(27) W.E. Staton-Hope, Arabian Adventurer, The Story of Hajji Abdullah Williamson (LONDON, 1951), P.317 .

(28) M. Mursy Abdullah, The United Arab Emirates, A modern History (hearafter Cited as Morsy Abdullah) P. 106.

(٢٩) في عام ١٩٣٤ تعرض حاكم دبي لمحاولة اغتيال . وعزيت المؤامرة لاسباب اقتصادية لأن المتآمرين كانوا يواجهون مشاكل اقتصادية خطيرة . لمزيد من التفاصيل أنظر الفصل الخامس من الكتاب .

(30) I.O. L&R L/P&S/10/457 the PR, Bushire to the Secretary of State of India, London (Hearafter, S of S, for India, (London) 15 April 1911 .

(31) I.O. L&R, R/15/2/343 Report from British Legation, Tehran to the Foreign Affairs Dept, of Overseas Trade, 24 Dec 1934 No. OT 53.

(32) I.O. L&R, L/R&S/12/3218, Memo By the Trade Dept, British Consulate General, Chicago I 11,7 . Jan, 1948, Also See The Times 6 Aug. 1934.

(33) I.O. L&R, R/15/2/351, PR, Camp Kalba to PA, Kwait, 19 April 1937 No. C/89 of 1937 .

(34) I.O. L&R, R/15/2/601, the RP Bushire to the, Government of India, 18 March 1930, Memo No 638 Also see Thomas : Alarms, P. 237 .

(35) I.O. L&R, R/15/2/162, the PA, Muscat, to PR, Bushire, 22Nov. 1934 .

(36) I.O. L&R, L&S/12/2198, Report by British Consul, Meshed to the Government of India 2, Aug. 1935, No. 311 .

(37) Ibid, the PR Bushire to H.M.s. Minister Tehran; 14 Dec. 1934. P.Z. 7884/34/No. 26-B .

(٣٨) وقّع حاكم دبي في عام ١٩٠٢ اتفاقية مع الحكومة البريطانية تعهد فيها بمنع تجارة الأسلحة في أراضيه . أنظر (Aitchision) صفحة ٢٥٧ ، وهو كتاب يضم المعاهدات التي عقدتها بريطانيا مع مشايخ المنطقة .

(٣٩) إن (حادثة هياسينت) ، نتجت بشكل رئيسي بسبب رغبة البريطانيين بوقف تجارة الأسلحة ، وقد حدثت في ديسمبر ١٩١٠ ، عندما قام الملازم (نوكس) قائد مركب دورية خفر السواحل ، بطلب الإذن من شيخ دبي لتفتيش بيوت تاجرين ادعى أن الاسلحة تخزن فيهما . لكن ذلك التفتيش أثبت عدم وجود شيء فيها . وفي ٢٣ ديسمبر ١٩١٠ سمع (الكابتن ديك) قائد المدمره (هياسينث) قصة هذه الحادثة من نوكس . ثم وصلته معلومات تفيد بأن شحنة أسلحة وصلت دبي وخُزنت في بيوت هذين التاجرين . فقرر (ديك) أن يضبط الأسلحة وأن يقوم بعملٍ فوري . وهكذا ففي ٢٤ ديسمبر ١٩١٠ رسا بسفينته على ساحل مدينة دبي ونزل مع سرية مسلحة مكونه من ١٠٠ رجل لتفتيش بيوت التاجرين . ونتيجة لذلك اندلع القتال ونتجت عنه اصابات كبيرة في الجانبين أجبرت ديك وقواته على الانسحاب والتقهقر . ولتغطية انسحابه أطلق عدة قذائف من المدمرة ، فقتلت المزيد من أبناء دبي وأتلفت عدداً ضخماً من المنازل . وعند هذه المرحلة تدخل الحاكم الشيخ بطي بن سهيل وتمكن من وقف القتال بصعوبة . وقلبت هذه الحادثة كل حسابات البريطانيين إذ ألهبت مشاعر السكان ضد البريطانيين .

(40) Morsy Abdullah . P. 33 .

(41) I.O.L&R L/P&S/12/2198 the PR, Fowle, to the Government of India . 13 May 1936 No. C/144 of 1935 .

(42) I.O. L&R, R/15/2/162, PR Bushire to H.M. Charge d. Affairs Tehran 6 Feb 1936, 0-1-B 1936 .

(43) Heard - Bey - P. 191 .

(44) I.O. L&R R/15/2/162 the PR, Bushire, to PA, Bahrain, 11 Jan 1935 . No 56-S-of 1935 .

(45) Ibid, the PR, Bushire, to the Government of India, 13 May 1935, C/144 of 1935 .

(46) Eldon Rutter, (Slavery in Arabia), Hereafter Cited as Rutter), Journal of the Royal Central Asian Society (hearafter Cited as JRCAS, 20 July. 1933 P. 325 .

(47) Ibid, P. 323 .

(٤٨) تقول التقارير الصادرة من البحرين إن تجارة العبيد خلال تلك الفترة اختفت عن الوجود ، وأيضاً وعد سلطان مسقط بمساعدة الحكومة البريطانية في جهودها لكبحها . أما في الكويت فلم يكن هناك اتفاق رسمي بخصوص تجارة العبيد ، لكن الوكالة البريطانية السياسية هناك كانت تراقب الموقف بحذر .

(٤٩) لمزيد من التفاصيل أنظر (RUTTER) – المصدر السابق .

(٥٠) عبدالوهاب أحمد ، (بريطانيا وتجارة الرقيق في الخليج العربي وشرق أفريقيا) مجلة كلية الاداب، جامعة الإمارات ، المجلد الأول ، ١٩٨٥ ، صفحه ١٥ .

(٥١) راجع الجدول رقم واحد ، حيث يظهر فيه عدد الارقاء حسب احصائيات الحكومة البريطانية للفترة من عام ١٩٣٢ الى عام ١٩٣٨ .

(52) I.O. L&R R/15/2/603. Captain Hows, the Poltical Officer, Sharjah to PA, Bahrain, 14 Aug. 1938 No. C/525/20-1.

(53) G. Dalyel (The Persian Gulf), JRCAS, XXV 1938, PP 362-363, See Also Table. No. 1 .

(54) Rutter, P 324-325.

(55) Ibid, P. 331.

(56) I.O. L&R R/15/2/603, PA, Bahrain to PR, Bushire, 14 Jan 1930, No C/31/20/1.

(٥٧) أنظر الفصل الثالث من الكتاب .

(58) I.O. L&R, R/15/1/230, PA, Kuwait, to PR, Bushire, 29 March 1934, No. C-112.

(59) Wilfred Thesiger, Arabian Sands (hereafter cited as (Thesiger) (LONDON, 1959), P.263 .

(60) PRO, 371/23187, Office of the Political Resident, Camp Bahrain, to the India Office, 17 Feb. 1939 P.Z. 1188/39 D.O. No/65 .

(61) I.O. L&R, R/15/2/601, the India Office, to Foreign Offece, 6 March 1936. P.Z. 1530/36; See Also : Rutter, P. 325 .

(62) Rutter, P. 325 .

(63) G. Dalyeall of the Binns, (the Persian Gulf) JRCAS, XXV, Year 1938, P.363 .

(٦٤) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب سيف مرزوق الشملان – (تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت والخليج العربي ، الكويت ، ١٩٨٦ .

(٦٥) مقابلة خاصة مع علي التاجر . دبي في ١٢ مارس ١٩٨٦ .

(66) Rumaihi, P. 54 .

(67) I.O. L&R, R/15/2/132, Repot by C.D. Belgrave, the Advisor to the Government of Bahrain, 19. Dec. 1928 .

(68) I.O. L&R, R/15/1/277 PR, Bushire to SNO, 2 Nov. 1926 No 2612 of 1926.

(٦٩) يمكن أن يعزى هذا لحقيقة أن معظم التجارة كانت أصلاً بيد التجار الإيرانيين . أنظر جريدة الاتحاد ، العدد ٤٨٥٣ ، في ٢٤ مايو ١٩٨٧ .

(70) R.M Burrell, (Britain, Iran and the Persian Gulf: Some Aspects of the Situation in the 1920s and 1930s, Derek Hopwood, (the Arabian Peninsula, : Society and Politics) (London. 1972) P.172.

(71) PRO. F.O. 371/16077, G. Rendel, F.O, to Hoare, Tehran, 11June 1932 .

(72) I.O. L&R, R/15/2/783, PA, Bahrain to SNO, Basra, 14 July 1944, No. C/1170, also see : R/15/2/619 . Rashid Bin Buti to the PA, Bahrain, 27 Nov. 1945 .

(73) I.O. L&R, R/15/2/619, Political Officer, Sharjah, to PA, Bahrain, 13 Jan 1946 . No. C/41-0215 .

(74) I.O. L&R, R/15/2/619, Rashid Bin Buti to PA, Bahrain, 28 Feb 1945 .

(75) I.O. L&R, R/15/2/783, PA, Bahrain to SNO, Basra, 14 July 1944, No. C/1170 .

(٧٦) مقابلة خاصة مع عبداله بن جمعه بن بيات ، دبي ١٠ مارس ١٩٨٦ .

(٧٧) قيل إن بعض أهل الإمارات اضطروا لأكل الجراد نتيجة لنقص المواد الغذائية والذي وصل ذروته خلال الحرب . مقابلة مع عبداله بن جمعه في دبي بتاريخ ١٠ مارس ١٩٨٦ .

(٧٨) لمزيد من المعلومات عن تنظيم التهريب من الخليج العربي إلى بلاد فـارس خـلال الثلاثينـات أنظر PRO, F.O. 371/16077

(٧٩) بيتر مانسفيلد : الشرق الأوسط (لندن ١٩٧٣) صفحه ٢٠٣ .

(٨٠) يعتقد أن تجارة الذهب كانت عاملاً مهماً وراء قرار إنشاء المطار الدولي في دبي ، إذ كان الذهب عادة يذهب إلى الهند عن طريق مطار الشارقة . لكن في الخمسينات قررت الشارقة فرض ضريبة على الذهب المصدر منها ، ولتجنب تلك الضريبة المرتفعة قررت دبي إنشاء مطار خاص بها لهذا الغرض . مقابلة مع السيد علي التاجر في دبي بتاريخ يونيو ١٩٨٥ .

(81) Donald Hawley : The Trucial States (hereafter cited as Hawley) London, 1970, P. 205 .

(80) Micheal Tomkinson : The United Arab Emirates, An Insight and Guide (LONDON, 1975) P.133 .

(83) I.O. L&R, R/15/2/351, The RA, Sharjah to the PA, Bahrain, 18 July 1939, No. C/460-15/2 .

(84) Ibid, the Government of India to PR, Bushire, 9 May 1940 . No. 1430 .

(85) Ibid, T, from the PA, Bahrain to PR, Bushire, 21 May 1940 No. 148 .

(86) I.O. L&R, L/P&S/12/3718, Extract from Intellicgence Summary from the Period 1-15 Auguest 1947 .

(87) See : Howley, P 205-6 .

(88) See I.O. L&R, R/15/2/162 H.H. Minister Tehran, to PR. Bushire 9 April 1938 No. 170/38 .

(٨٩) لمعرفة تفاصيل أكثر عن الموضوع راجع كتاب (الغوص في دولة الإمارات العربية المتحدة) من إصدارات لجنة التراث والتاريخ - ١٩٨٨ .

(90) I.O. L&R, R/15/1/236 News Summary from the Arab States of the Gulf, July 1930, No. 7 of 1930 .

(٩١) راجع الملحق رقم ٢ في الكتاب .

(92) I.O. L&R, R/15/1/236, News Summary from the Arab States of Gulf, Sept 1930 No. 9 of 1930 .

الفصل الثاني

2

إنشاء الخط الجوي العسكري

(١٩٢٩ - ١٩٣١)

(63) F.O. [illegible]
[illegible]

(64) Ibid. the Government of [illegible]

(65) Ibid. [illegible]

(66) [illegible]
[illegible]

(67) [illegible]

(68) [illegible] H.H. [illegible]

(69) [illegible]

(70) [illegible]
[illegible]

(71) [illegible]
[illegible]

[illegible]

[illegible]

2

إنشاء الخط الجوي العسكري
(١٩٢٩ - ١٩٣١)

تأثرت العلاقات بين بريطانيا والإمارات بشكل بارز في فترة ما بين الحربين العالميتين الأولى والثانية ، بسبب قيام بريطانيا بتأسيس الخط الجوي الذي يربط بينها وبين الدول الخاضعة لها في الشرق مثل مصر والعراق وإمارات الخليج العربي والهند واستراليا .

إذ مما لا ريب فيه أن هذا الخط اختصر المسافات بين بريطانيا والمناطق الخاضعة لنفوذها واستُخدم لأغراضٍ عسكرية ومدنية وجعل من تلك المستعمرات والمحميات قريبة من لندن قلب الإمبراطورية البريطانية مما ساعدها على تطوير تجارتها وأدى بالتالي إلى انعاش اقتصادها . وهذا ما حصل بالفعل للإمارات التي ارتبطت بهذا الخط وأعطته تسهيلاتٍ في أراضيها ومياهها .

وفي هذا الفصل سنعرض كيفية بداية تأسيس الخط الجوي العسكري المار عبر الساحل العربي للخليج والمشاكل الرئيسية التي واجهها البريطانيون في منطقة الإمارات ، كما سنعرض الأساليب المختلفة التي اتبعها البريطانيون

لفرض قيام هذا الخط الذي يضمن مصالحهم الاستراتيجية وسنوضح كيف أن نمط السياسة البريطانية التقليدية الذي كانت تدعيه في المنطقة قد تغير عندما تطلبت مصالحها الاستراتيجية أن تتدخل ولو بقدرٍ معينٍ في الشؤون الداخلية لتلك الإمارات .

كما سيتبين لنا من خلال عرضنا الموضوع رد الفعل المحلي المتمثل برفض الحكام السماح بإنشاء ذلك الخط ، مما يعطينا مثالاً عن تأثير ردود الفعل والتطورات الداخلية في الإمارات على مصالح بريطانيا ، علاوة على ردود الفعل الصادرة من الدول المجاورة مثل المملكة العربية السعودية وإيران تجاه مد هذا الخط عبر أقاليمهم .

ومن المفيد ، وقبل أن نخوض في التفاصيل أعلاه ، أن نعرض للقارئ نبذةً عن تاريخ الطيران في بريطانيا .

على الرغم من أن وسائل النقل الجوي ظهرت في بريطانيا قبل عام ١٩١٤ ، إلا أن بريطانيا لم تكن لديها الخبرة الكافية لتنظيم وتطوير وتوسيع عملياتها الجوية لكن نشوب الحرب العالمية الأولى وظهور الأهمية العسكرية للسلاح الجوي دفع بها إلى أن تهتم بتطوير قوتها الجوية والخدمات الملحقة بها كي تحقق لها النصر في الحرب . وعندما انتهت الحرب بفوز بريطانيا ، وما لعبته القوة الجوية من دورٍ في تحقيق ذلك النصر ، فقد انتبهت إلى إمكانية استخدام الطيران في المجالات المدنية أيضاً ، فشكلت في عام ١٩١٧ لجنة خاصة لهذا الغرض سُميت لجنة النقل الجوي

المدني مهمتها دراسة آخر ما توصلت إليه علوم الطيران من تقدم وإمكانية استخدامها للأغراض المدنية .(١)

وكانت نتيجة دراسات تلك اللجنة أن قدمت تقريراً بينت فيه السُبُل التجارية والاقتصادية التي يمكن اتباعها لتوسيع نطاق الخدمات الجوية المدنية ، وقدمت أيضاً اقتراحاتٍ قيمةً عن طرق تطوير تلك الخدمات نحو الأفضل .

لم تكن بريطانيا الدولة الوحيدة التي انتبهت إلى هذا الموضوع الحيوي ، إذ أظهرت كل من هولندا وفرنسا والمانيا وأمريكا اهتماماً مماثلاً فقاموا بإنشاء خطوط جوية مدنية تجارية ، مما حدا ببريطانيا إلى إيلاء هذا الموضوع أهمية خاصة ، فقامت بتأسيس دائرة خاصة ملحقة بوزارة الطيران مهمتها دراسة وتنفيذ الخطط المستقبلية للخطوط الجوية المدنية .

وفي شهر أبريل من عام ١٩١٩ اتخذت بريطانيا قرارها بالموافقة على قيام طيران مدني فيها ، وفي نهاية ذلك العام صارت قضية الطيران والنقل الجوي أمراً ممكناً من الناحية الفنية (٢) ، مما ترتب على ذلك ظهور ثلاثة خطوط طيران جوية يومية في سماء أوربا ، فهناك خط من مدينة برلين إلى مدينة ويمر الألمانية ، وهناك خط آخر من باريس إلى بروكسل أما الخط الثالث فكان لندن إلى باريس .

وقد تطورت تلك الخطوط بسرعة كلما اكتسب الطيارون العاملون فيها مزيداً من الخبرة بسبب حركة الطيران داخل القطر وخارجه ، مما أدى في

تلك السنة إلى قيام المؤسسات البريطانية بالتفكير بالعمل على مد خطوط لتصل إلى مدينة (كيب تاون) في جنوب أفريقيا .

ولغرض تنفيذ هذا العمل ، كان من الواجب تقسيم الرحلة الجوية إلى ثلاث مراحل عبر الأجواء البريطانية وأجواء الدول التابعة لها . غير أنه لم يباشر باستعمال هذا الخط رغم أهميته إلا في يناير من عام ١٩٣٢ ،(٣) بسبب ظهور مشاكل وصعوبات أدت إلى ذلك ، لكن تلك المشاكل والصعوبات أعطت البريطانيين خبرةً ودروساً ساعدتهم في المستقبل على إنشاء ومد خطوطهم الجوية إلى أرجاء أخرى في إمبراطوريتهم .

ومن الأمور التي ظهرت حينما بوشر بتأسيس الخطوط الجوية المدنية ، كان أمر الدعم المادي الذي يجب أن تقدمه الحكومة للمشروع ، وعندما قامت الحكومة بتقديم هذا الدعم لم تستطع أن تضع خططاً سليمة لأوجه إنفاقه ، مما أدى بالتالي إلى ظهور عدد من شركات الطيران راحت تنافس بعضها الآخر . ولغرض إنهاء تلك المنافسات فقد قامت الحكومة بتخصيص خط جوي منفصل لكل شركة تطير فيه طائراتها ، وعلى أساس طبيعة كل خط يجري تمويل الشركة .

إلا أن ذلك التمويل لم يستمر إلا لفترة قصيرة ، لذا فقد صار لزاماً تأمين تمويل مالي مستمر لعدة سنوات بحيث يضمن تنفيذ عمليات التطوير والتحسين اللازمين لمد الخطوط الجوية إلى كل أراضي الإمبراطورية ، وبذلك تتمكن تلك الشركات من حل المشاكل التي تعترضها حين قيامها

بأعمالها منذ بدايتها .

وفي العشرينيات بذلت الحكومة جهوداً كبيرةً لتأسيس خط جوي تجاري بحيث يكون اقتصادياً وأمنياً ومريحاً لحدٍ ما . واعتمدت خطة الإنشاء هذه على دمج شركات الطيران الحكومية العاملة وبعض الشركات الخاصة بشركة وطنية واحدة تدعمها الحكومة . وقد تحقق ذلك في الأول من أبريل ١٩٢٤ إذ تم تأسيس شركة (امبريال إيرويز) (IMPERIAL AIRWAYS) أو الخطوط الجوية الإمبراطورية وهي التي كانت تُعرف قبل ديسمبر ١٩٢٣ بشركة النقل الجوي الإمبراطوري .

وفي نهاية العشرينيات تمكنت الشركة من تحقيق أهدافها إذ صار طيرانها خلال الثلاثينيات يصل ما بين مدينتي كيب تاون في جنوب أفريقيا والقاهرة في مصر وكذلك ما بين أوربا ومناطق الخليج العربي ، ومن الخليج تستطيع طائراتها الوصول إلي أي جزءٍ من أجزاء الإمبراطورية المهمة مثل الهند والشرق الأقصى .(٤) وبذلك أصبحت تلك الأجزاء المهمة على بعد أيام من مدينة لندن قلب الإمبراطورية وليست أسابيع كما كانت في السابق . وقد فتحت هذه الحقيقة أعين البريطانيين على أهمية هذا الأمر حيث أن سهولة المواصلات بين دول الامبراطورية يزيد من قوتها وتماسكها ووحدتها . لذا فقد اعتُبِرَ إيصال هذا الخط إلى الشرق وحلُ كلِ المشاكل التي اعترضت قيامه وبالتالي نجاحه إنجازاً رائعاً ورئيسياً لبريطانيا .

بدأت بريطانيا التفكير بموضوع ربط الهند ببقية أرجاء العالم بخطٍ جوي ،

لأول مرة في شهر يونيو من عام ١٩١٩ ، وقامت بذلك وزارة الطيران إذ قدمت مشروعاً لمد خط جوي ما بين القاهرة وكراتشي لاستعماله للأغراض العسكرية ولخدمات البريد المدني أيضاً .

وقد أيدت حكومة الهند ذلك المشروع بشرط قيام رحلة جوية واحدة كل أسبوع ما بين المدينتين ، كما وافقت على المساهمة ببناء مطارٍ في كراتشي وآخر في بوشهر في إيران وصيانتهما . وقَدَّرت الكلفة الأولية للمشروع بمليون وأربعمائة ألف ربية هندية وهذا يتضمن مبلغ ستة وثلاثين ألف ربية مصروفات صيانة كل عام ،(٥) على أن تقوم الحكومة البريطانية بتقديم الخدمات الهندسية الميكانيكية الضرورية ودفع تكاليف عمليات صيانة الأدوات والآلات ومصاريف الطيران وكلفة التشغيل . وعليه فقد اعتبرت مدينة كراتشي المدخل الجوي إلى الهند .

وقبل أن تتم المباشرة بالمشروع غيرت الحكومة البريطانية رأيها بشأن خدمات البريد المدنية المقترحة في ذلك الخط وقررت الاستغناء عنها والإبقاء على الخط للأغراض العسكرية فقط ، على أن يُنظرَ في أمر البريد في وقتٍ آخر كقضية مستقلة .

لذا فقد تم القرار على أن تقوم القوة الجوية الملكية بإنشاء مطار ومستودع ومربض للطائرات في كراتشي ، وقد وافقت الحكومة الهندية على ذلك .

لكن تنفيذ المشروع أُرجئ ولم يُعمل به فوراً ، ومن المعتقد أن السبب في ذلك يعود إلى عدم وجود حاجة ضرورية ومستعجلة يومذاك لمد خط

جوي عسكري إلى الهند علاوة على ظهور بعض المشاكل السياسية في منطقة الشرق الأوسط لذلك اقتُصر خط الطيران ما بين بغداد والقاهرة .

وفي عام ١٩٢٠ أثير مرة ثانية موضوع مد خط جوي إلى الهند وجرت مناقشته ما بين حكومتي الهند وبريطانيا ، فأعلنت حكومة الهند أنها ومع الأخذ بنظر الاعتبار صعوبات تنفيذه وكلفته العالية إلا أنها مستعدة لتحمل كلفة إنشاء المستودع والمربض في كراتشي ونصف تكاليف إنشاء ثلاث مطارات في كلٍ من بوشهر وبندر عباس وجوادر على ساحل الخليج . لكن الظروف غير المستقرة التي كانت سائدة في البلدان العربية خاصة في العراق ، أوقفت العمل به ثانية . إلا أن ذلك لم يلغِ تفكير حكومة الهند بوجوب وجود خط جوي يُستخدمُ حين الضرورة ما بين كراتشي والشرق الأوسط .

وفي عام ١٩٢١ قررت حكومة الهند أن تساهم بمساعدات مالية صغيرة لصيانة المطارات العسكرية في منطقة الخليج ، فعقدت معاهدة مع إيران لهذا الغرض . وهكذا بقيت فكرة مد الخط إلى الهند قائمة إلى منتصف العشرينات من القرن ، وكان كلما أمعنت الحكومة بالإعداد لإنشائه وكلما تبلورت الفكرة والخطة عندها ، ظهرت معهما أهمية كل الخليج بساحليه العربي والفارسي ، حيث ستقام هناك مطارات ومحطات هبوط وإقلاع للطائرات التي تطير من العراق إلى الهند . وكان الاعتقاد السائد يومذاك أنه إذا ما واجه البريطانيون مشاكل في الساحل الفارسي ، فيمكنهم التحول

إلى الساحل العربي .

وتتوضح أهمية الخليج في فقرة جاءت في تقرير للجنة الخليج الفارسي المنبثقة عن لجنة الدفاع الإمبراطوري مؤرخة في أكتوبر ١٩٢٨ ، جاء فيها ما يلي :

«كان الخليج في السابق عبارة عن طريق مغلق ، ومصالحنا فيه كانت محدودة وتتمثل في المحافظة على أمن الحدود الغربية للهند وحماية طرقنا البحرية وإدامة السلم والنظام هناك تأميناً لمصالحنا التجارية والحضارية ، وهـذه المصالح ما زالـت قائمة ، والآن ظهرت إلـى جوارهـا مصالح أخـرى» .(٦)

وهكذا برزت أهمية الخليج الاستراتيجية الجوية باعتباره حلقة الوصل الوحيدة التي تربط الشرق الأوسط بالهند واستراليا وذلك بحكم مركزه الذي يتوسط الطريق إلى هناك ، آخذين في الحسبان أن قدرة الطائرات ومداها على الطيران يومذاك كانا محدودين ، إذ كان عليها أن تهبط بعد كل ٣٠٠ إلى ٤٠٠ ميل للتزود بالوقود . لذلك بات من المؤكد أنه بدون وجود قواعد ومطارات جوية في أرض الخليج سيكون من الصعب تنقل الطائرات بين تلك الأرجاء في العالم .

وظهرت أمام بريطانيا مشكلة جديدة ، ألا وهي أن كلاً من هولندا وفرنسا والمانيا وهي دول لها مصالحها في الشرق ، قد انتبهوا إلى أهمية منطقة الخليج ، وذلك في الفترة ما بين الحربين العالميتين ، مما دفع ببريطانيا إلى

وضع خطة لحماية المنطقة من تدخلات تلك الدول خوفاً من منافستها وحفاظاً على منطقة الخليج الاستراتيجية كحلقة وصل بين الهند والعراق الذي يوجد فيه مقر قيادة القوة الجوية الملكية للشرق الأوسط . وقد جاء في أحد التقارير الرسمية ما يلي :

«إن منطقة الخليج تمثل للقوة الجوية البريطانية ما تمثله قناة السويس للبحرية البريطانية ، فهي حلقة وصل هامة في اتصالاتنا الجوية إلى الشرق لأنها تسهل على وجه الخصوص حركة سلاح الطيران في أوقات الخطر». (٧)

والواقع أنه كان في إمكان بريطانيا استخدام طرق جوية أخرى تربط مصر بالهند غير الطريق المار فوق الخليج ، فهناك مثلاً طريق البحر الأحمر ثم عدن فالسواحل العربية الجنوبية إلى أن يصل كراتشي ، وهناك طريق آخر من مصر فالصحراء ثم العراق ثم سواحل إيران إلى أن يصل كراتشي أو ثالث من العراق عبر الأجواء الإيرانية في الداخل ثم كراتشي ، أما الرابع فهو من العراق ثم سواحل الخليج العربي فعُمان ومنها إلى منطقة مكران إلى أن يصل إلى كراتشي .(٨)

وقد أخذت بريطانيا بالخيار الرابع وهو استخدام الطريق الذي يمر عبر أجواء الساحل العربي في الخليج ، آخذةً بعين الاعتبار المسافات والظروف الجوية غير الملائمة إضافة إلى موقف الحكومة الإيرانية المتشدد والرافض لمنح البريطانيين امتيازات جوية في بلادهم . ولم يدر في خلد البريطانيين

يومذاك أنهم سيواجهون أية مشكلة في منطقة الساحل العربي باعتبارها منطقة تقع ضمن نفوذهم السياسي .(٩)

ومن الجدير بالذكر ونحن بصدد الحديث عن الخدمات الجوية التأكيد على أنها مثل الخدمات البحرية يمكنها أن تلعب دوراً مهماً في الحرب وفي السلم أيضاً وأن الدورين متممان لبعضهما الآخر كما أثبتت الأحداث ذلك فيما بعد .(١٠) فبالنسبة إلى الاستخدام المدني للطيران أو ما يمكن أن نسميه الاستخدام التجاري فهذا ينقسم إلى قسمين هما : قسم الخدمات الحكومية وقسم الخدمات التجارية ولكل واحدٍ منها واجبات يؤديها في مجال النقل الخاص أو النقل العام . وقد أدركت بريطانيا باعتبارها قوة عظمى يومذاك أن التفوق الجوي للطيران المدني في الشرق ، لا بد وأن يصحبه ويسانده تفوق جوي عسكري يؤمن السيطرة على الأجواء من المنافسين (١١) ، وهي المهمة التي كان الأسطول الحربي يؤديها في البحار لحماية السفن التجارية ، أما وقد انفتح المجال الجوي المدني التجاري أمامها فعليها حمايته عسكرياً ، مع الأخذ بالاعتبار أن الطيران المدني الذي يشمل نقل الأشخاص والبضائع والبريد ، أمر لازمٌ لفعاليات القوة الجوية الملكية لأنه يسهل لها نقل ما تحتاجه من عُـدَّة وعُـدد ، لذلك صار الترابط بين الأمرين أمراً واحداً ملزماً لبريطانيا الأخذ به والمضي به قُدماً .

وهكذا ففي الوقت الذي بدأت فيه المباحثات بشأن الخط الجوي المدني ، كان الخط الجوي العسكري قد ظهر للوجود ، إذ قامت أول رحلة جوية

عسكرية من العراق إلى الهند عبر أجواء السواحل الفارسية في ديسمبر من عام ١٩٢٠ ، ولم يكن للحكومة الفارسية سيطرة تامة على سواحلها يومذاك ، لذلك لم يحتاج البريطانيون إلى إذن منها للقيام بتلك العملية ، حيث قام مهندسو القوة الجوية بتهيئة مناطق الهبوط في ذلك الساحل والتي استخدمت فيما بعد لهبوط الطائرات المدنية ، بينما راحوا يبحثون عن تسهيلات أخرى لعمليات مستقبلية .

وبحلول عام ١٩٢١ تم تدشين خط طيران مدني منتظم بين القاهرة وبغداد وكانت الغاية الأساسية منه إيصال ما تحتاجه القواعد الجوية البريطانية في العراق من بضائع وبريد ، وقد أدى نجاحه إلى استخدامه لنقل البريد المدني أيضاً ، كما أن ظهور النفط يومذاك بكميات كبيرة في العراق ، الذي كان واقعاً تحت الحماية البريطانية زاد من الأهمية العسكرية لهذا الخط ودفع ببريطانيا لإحكام قبضتها على العراق والمنطقة كلها .

أما بالنسبة للخط الجوي العسكري الذي يربط ما بين العراق والهند والذي بوشر العمل فيه عام ١٩٢٠ كما بيناه في أعلاه ، فإن مطاراً وقاعدة عسكرية بريطانية تمت إقامتها في ميناء بوشهر على الساحل الفارسي لتكون محطة هبوط للطائرات العسكرية ليصبح لتواجدها في ذلك المكان دعماً سياسياً وعسكرياً للمقيم البريطاني الموجود هناك لفرض هيمنته على كل مناطق الخليج . غير أن هذا الأمر تم تعديله حيث اتخذ قرار في مؤتمر خاص عقد في القاهرة في شهر مارس ١٩٢١ بجعل القاعدة العسكرية

البريطانية الموجودة في منطقة (الحبانية) في العراق مقراً عاماً وقاعدة رئيسية للقوة الجوية الملكية ROYAL AIR FORCE، وعليه فقد تم حشد أكبر عدد من الطائرات هناك. ولغرض تعزيز التفوق الجوي البريطاني في الشرق الأوسط فقد تم القرار أيضاً على توسيع مجالات الخط الجوي الذي يربط مصر بالعراق، بحيث يمكن لأسراب الطائرات الموجودة في قواعدها قرب نهر النيل أن تطير إلى العراق ومن هناك إلى الهند عبر سواحل الخليج.(١٢)

وقد أدى ذلك إلى إظهار أهمية القوة الجوية في السيطرة علي المناطق الواقعة تحت الانتداب البريطاني بكفاءة أكثر وكلفة أقل. كما بدا واضحاً أيضاً أن التنسيق ما بين المهمات السياسية المُلقاة على عاتق المقيم البريطاني السياسي في منطقة الخليج والمهمات العسكرية الملقاة على عاتق القوة الجوية أمر مهم ويجب أن يتم في العراق. وهذا أدى بالتالي إلى إظهار الأهمية الستراتيجية للعراق بالنسبة للسيطرة البريطانية على الشرق الأوسط، آخذين بالاعتبار قُدرة القوة الجوية على حسم المعركة وتحقيق النصر بسرعة أكثر وكلفة أقل من حشد الجيوش البرية والأساطيل لهذا الغرض، لذلك فقد وضعت بريطانيا الخطط اللازمة لإنشاء مطارات ومحطات هبوط على الساحل الفارسي من الخليج كما كان مقرراً لها أول الأمر.

غير أن الأمور انقلبت في الفترة ما بين عامي ١٩٢١-١٩٢٢ وذلك حينما تسنم السلطة في إيران رضا شاه إثر انقلاب عسكري قام به، وقد

صاحب مجيئه للسُلطة إثارة مشاعر الشعب بالعزة القومية ومقاومة النفوذ الأجنبي في البلاد خاصة النفوذ الانجليزي ، فكان أن أصدر أوامره بوجوب إجلاء القواعد البحرية البريطانية ، ووضع عوائق أمام تجديد عقود التسهيلات الجوية العسكرية والمدنية المقامة على شاطيء الخليج الفارسي(١٣) ، لذا فقد غدا واضحاً أنه صار يهدد المصالح البريطانية التقليدية في الاعتماد على الشواطيء الفارسية للدفاع عن منطقة الخليج كلها . غير أن بريطانيا لم تكن راغبة في الدخول في صدام حقيقي معه خوفاً من القضاء على مصالحها في تلك المنطقة المهمة ورغبة منها في عدم تشجيع إيران على تقوية المعاهدة التي كانت قد عقدتها حديثاً مع روسيا والتي تهدد المصالح البريطانية في الهند والشرق الأوسط . وعلى هذا فبعد أن أتم سلاح الجو مد خط الطيران بين القاهرة وبغداد لاستعماله لنقل البريد عام ١٩٢١ ، لم يحاولوا أن يمدوا هذا الخط إلى الهند إلا بعد أن أتمت الخطوط الجوية الإمبراطورية القيام بمسح جوي عام للمنطقة خلال عامي ١٩٢٥-١٩٢٦ . علماً بأنه وإلى ذلك التاريخ كان الخط المار عبر الساحل الفارسي يستخدم على فترات متقطعة وغير منتظمة من قبل الطائرات المدنية البريطانية وغير البريطانية أيضاً . ولكن في عام ١٩٢٦ أدرك البريطانيون بانهم إن أرادوا القيام برحلات جوية منتظمة إلى الشرق فإن عليهم الابتعاد عن المناطق الإيرانية ، ذلك لأن العلاقات البريطانية - الإيرانية كانت تمر بمرحلة متوترة بسبب الخلافات على امتيازات النفط التي تديرها الشركات البريطانية .(١٤) فصار لا مناص لهم غير الاعتماد على

السواحل العربية للخليج . فمن الناحية السياسية اعتقد الإنجليز أن استخدام ذلك الساحل لا يشكل صعوباتٍ أمامهم ، حيث إنه من غير المحتمل أن يقوم أحدُ من الشيوخِ حكام المنطقة بإصدار أمرٍ مفاجيءٍ يعرقل حركة الخط الجوي (١٥) ، وقد بنى الإنجليز حكمهم هذا على المعاهدات التي سبق لهم أن أبرموها مع الحكام والشيوخ السابقين واعتقدوا أن بنودها سوف تسهل لهم قضية الطيران أيضاً ، متناسين أنه لا يوجد أي بند في تلك المعاهدات يتعلق بهذا الموضوع .

هذا من جهة ومن جهة أخرى وجد الإنجليز أن الطبيعة الطوبوغرافية للجانب العربي من الساحل أفضل بكثير من الجانب الفارسي ، حيث تكثر في الأول الخلجان الصغيرة التي تساعد على هبوط وإقلاع الطائرات المائية .(١٦) علاوة على أن الجانب العربي يُعتبر أفضل من الناحية الاستراتيجية العسكرية حيث أنه يقع بعيداً عن متناول يد أعداء بريطانيا الأقوياء .

لذلك ونظراً للأسباب أعلاه فقد أجمعت آراء البريطانيين على ترك الجانب الفارسي واستخدام الجانب العربي من الساحل مما سيتطلب منهم إحكام السيطرة على الحكومات والإمارات العربية الواقعة عليه .

وفي ما يخص الأمر (مشيخات الساحل المتصالح) أي الإمارات فإن البريطانيين لم يضعوا في حساباتهم احتمال قيام معارضة شعبية ضدهم ، إذ لم يكن يقلقهم آنذاك غير ظهور الملك عبدالعزيز بن عبدالرحمن آل

سعود والحركة الوهابية على مسرح الأحداث في الخليج ثانية . فالعلاقات المتوترة بين الحركة الوهابية الممثلة بالسعودية والإمارات قديمة جداً ، غير أن تأثيرها السياسي على المنطقة قد خف بالتدريج إثر سقوط الدولة السعودية الثانية ، لكن الأمر تغير في عام ١٩١٣ يوم تمكن ابن سعود من احتلال ساحل الأحساء وفرض نفوذه هناك مما جعله قريباً من قطر وبالتالي من منطقة الإمارات مما شجعه أيضاً على المطالبة ثانية بالبريمي وغيرها من المناطق . لذلك فقد قام المقيم السياسي البريطاني بتوجيه إنذار إليه بعدم التحرش بتلك المناطق مذكراً إياه بالمعاهدة التي تربط بريطانيا بالإمارات ، مما أضطرهُ إلى الكف عن مطالبه تلك بتوقيعه على معاهدة عام ١٩١٥ مع بريطانيا التي نظمت علاقاته معها ، ثم أعقبتها بريطانيا بمعاهدة ثانية عقدتها معه في ربيع عام ١٩٢٧ في جدة عرفت باسم معاهدة جَدّة .

لقد سبق عقد معاهدة جدة تنامي قوة ابن سعود السياسية بشكل كبير بحيث أصبحت بنود معاهدة عام ١٩١٥ غير كافية لردعه ، مما أقلق المقيم السياسي البريطاني في بوشهر الكولونيل هاورث (HOWARTH) (١٩٢٧-١٩٢٩) من احتمال قيام ابن سعود بتهديد القواعد الجوية البريطانية في الخليج ، لأنه كان يرى أن تلك القواعد التي لا تقل أهمية عن القواعد البحرية ويجب الاهتمام بها بقدر الاهتمام بالقواعد البحرية .(١٧) وقد عبر هاورث عن مخاوفه تلك في رسالة وجهها إلى حكومة الهند ، جاء فيها : «سوف لن ندع الوهابيين يسيطرون على منطقة (الساحل

المتصالح) لأن ذلك سيكون له تأثير مضاد على استقرارنا هناك وهو الأمر الذي نسعى إليه» .(١٨)

ومع أن حكومة الهند وافقت على ما جاء في تلك الرسالة غير أنها لم تفكر باتخاذ إجراءات أكثر ردعاً ضد ابن سعود ، لأنها اعتبرت أن بنود معاهدة عام ١٩٢٧ قد قلصت الكثير من احتمال قيامه بعدوان على الإمارات . ولكن إذا كانت حكومة الهند قد تمكنت من ردعه من دون القيام بعمل عسكري إلا أن دعايته ونفوذه السياسي كانا قد تغلغلا بشدة في الإمارات ، وهو الأمر الذي اعترفت حكومة الهند بأنه لا قدرة لديها على إيقافه أو الحد منه .(١٩)

لقد تميزت سياسة ابن سعود في تلك الفترة برفضه إعطاء تسهيلات لقواعد جوية أو مطارات في أراضيه للبريطانيين ، ولم يكن ذلك الرفض لأسباب دينية كما كان يدعي بل لأسباب سياسية محضة ، إذ أنه يعتقد أن وجود البريطانيين على أراضيه سيفسح المجال لخصومه من حركة الإخوان باتخاذه ذريعة لمحاربته وإثارة القلاقل بوجهه ، حتى إنه رفض الطلب الذي تقدمت به بريطانيا في شهر مارس من عام ١٩٢٧ بالسماح لطائراتها بالنزول في الأحساء عند الضرورة فقط . وقد عزي سبب رفضه إلى أن القبائل العربية الموجودة هناك غير راضية عن وجود قواعد بريطانية في المنطقة الصحراوية الواقعة جنوبي العراق ، لذا فهي سوف لن تقبل بوجود مطار إنجليزي في أرضها .(٢٠)

لقد بدأ واضحاً آنذاك أن ابن سعود وبعد أن تمكن من احتلال الحجاز في نهاية عام ١٩٢٥ وتوحيد الجزيرة العربية وإعلان نفسه ملكاً على ما أسماه المملكة العربية السعودية ، فإنه كان يسعى إلى أن تكون مملكته مستقلة استقلالاً تاماً وبعيدةً عن أي نفوذ بريطاني فيها ، لذلك فإنه لم يكن راضياً عن التواجد البريطاني في منطقة الإمارات القريبة من حدوده وعليه قد راح يراقب الأحداث التي تقع هناك عن كثب . ومن البديهي أن تلك الأمور لم تكن في صالح الانجليز فقد بقوا على خوفهم منه إلى أن تم عقد معاهدة الصداقة بينه وبينهم عام ١٩٢٧ في جدة والتي كان فيها تحذير مبطن له بالعواقب الوخيمة التي ستصيبه إذا ما تدخل بالشؤون الداخلية (للإمارات) ، فكان توقيعه على تلك المعاهدة إيذاناً للانجليز بالقيام ببحث أمور الخط الجوي بشكلٍ جدي ورسمي مع حكام الإمارات .[٢١]

مر تأسيس ذلك الخط بمرحلتين ابتدأت الأولى في عام ١٩٢٩ وهي بداية تأسيس الخط العسكري ، ثم تبعها في عام ١٩٣٠ المرحلة الثانية وهي بداية تأسيس الخط المدني ، فسار العمل بهما بصورة عامة سوية إلى أن تم إنجازه عام ١٩٣٧ ، حينما تم عقد اتفاقية دبي للطيران المدني ، مع ملاحظة أنه إن كان مد الخط الجوي العسكري قد تطلب إقامة مطارات وقواعد صغيرة تستخدم حين الطوارىء للتزود بالوقود ، فإن متطلبات مد الخط المدني كانت أكثر ، كما سنرى ذلك في التفاصيل اللاحقة .

وعلى صعيد آخر ، فإن البريطانيين كانوا قد باشروا في عام ١٩٢٧

التفاوض مع كلٍ من حكومتي عُمان والبحرين حول الموضوع نفسه ، وفي عام ١٩٣٠ تكللت جهودهم بالنجاح بموافقة الطرفين على إقامة مطارات وقواعد عسكرية في بلدانهم ، ففي البحرين حصلوا على منطقة قريبة من خور (القلاعية) الذي يمكن استخدامه للطائرات المائية ويقع أيضاً إلى جواره ميناء طبيعي يزيد من أهمية موقعه ويساعد على إقامة مدرج أرضي هناك أيضاً .(٢٢) وفي سلطنة عُمان أقام البريطانيون سلسلة من المطارات التي تصلح لهبوط الطائرات المدنية والعسكرية عند الضرورة في كل من مسقط وبلدة جوادر الواقعة على الساحل الباكستاني التي كانت تتبع حكومة سلطنة عُمان يومذاك وعليه فقد صارت طائرات القوة الجوية الملكية تحط في تلك الأماكن .(٢٣)

ولم يواجه البريطانيون أية صعوبات في تعاملهم مع حكام البلدين بشأن تلك الخطوط ، إذ رحب بها أولئك الحكام لأن تلك الاتفاقيات الجوية ضمنت لهم إيرادات ماليةٍ عن استخدام تلك المطارات والقواعد ، لذلك قاموا بتقديم أقصى ما يمكنهم من مساعدة في هذا المجال .

لكن العكس جرى في الإمارات ، إذ أن مهمة البريطانيين كانت صعبة هناك بالمقارنة بما جرى في عُمان والبحرين (٢٤) ، فقد واجهوا سلسلة من المشاكل ، وكانت المفاوضات مع الحكام طويلة وصعبة ، لأن البريطانيين اعتمدوا على المعاهدات السابقة التي تم عقدها مع الحكام السابقين لكنها لم تنفعهم لأنه لا توجد فيها بنود تخص التسهيلات الجوية ، كما أنها لا

تبيح للإنجليز التدخل بالشؤون الداخلية للإمارات وفرض الأمور على حكامها ، ولا حتى فرض بنود جديدة إلى المعاهدات بدون موافقة الحكام المسبقة . وهنا برزت حقيقة أخرى ، وهي ولو أن مشروعاً جديداً كهذا كان سيجلب إيراداً مالياً لكل إمارة ، إلا أن تنفيذه كان يجب أن يسبقه تفاهم بين الطرفين قبل العمل به . لكن الظاهر أن بريطانيا لم تكترث لهذا الأمر بل اعتبرته غير ضروري ما دامت المنطقة واقعة تحت نفوذها مما انعكس تأثيره على الحكام أنفسهم إذ اعتبروا ذلك تجاهلاً منها لمشاعر شعوبهم والأعراف القبلية السائدة ، فتولد شرخ في العلاقات بين الطرفين لم يكن من السهل معالجته ، إذ على الرغم من أن أولئك الحكام كانوا اسمياً تحت الحماية البريطانية ومنذ مدة طويلة ، إلا أن تمسكهم بقيمهم الدينية والعربية والقبلية كان شديداً ، وأن الإقدام على أي عملٍ يخالف تلك القيم سيعرضهم إلى مشاكل مع قبائلهم حسب العرف البدوي المعمول به عندهم . وهي الحقيقة التي كانت تعرفها حكومة الهند البريطانية حق المعرفة ، وعليه فقد قام (الكولونيل هاورث) المقيم السياسي بمعالجة تلك المسألة ببساطةٍ وحذر ، إذ لم يتقدم من الشيوخ إلا بطلبات صغيرةٍ وفي أوقات متباعدة ، وكانت حسبما وصفها بقوله :

«إنها كانت بسيطة ولم تتجاوز غير طلب إيجار دكان أو مستودعٍ في مكانٍ أو مكانين لغرض خزن الوقود فيهما» .(٢٥)

وقد استمر رفض الحكام لتلك الطلبات لمدة عامين أي منذ عام ١٩٢٧

إلى عام ١٩٢٩ ، ولم يستطع البريطانيون أن يقدموا على خطوات لإجبارهم على قبول ما يريدون .(٢٦)

ويحلول عام ١٩٢٩ أصبحت الحاجة ملحة لوجود مطارات في أراضي الإمارات للاستعمالين العسكري والمدني ، إذ ازدادت مسؤوليات القوة الجوية البريطانية في العراق لتشمل منطقة الخليج أيضاً ، وعليه فقد أصبح أمر الخط الجوي ضرورياً للإمبراطورية ، لذلك فقد باشرت الحكومة البريطانية باتخاذ خطوات فعالة بهذا الشأن اعتباراً من شهر مارس من عام ١٩٢٩ ، فقررت البدء بالعمل بالخط المدني وأجرت أول رحلة جوية تجريبية على طول الساحل العربي ، مع العلم أنه في ذلك الوقت كانت الحكومة الإيرانية قد وافقت على منح بعض التسهيلات للحكومة البريطانية في استخدام أراضيها ، غير أن تلك الموافقة لم تنل رضا بريطانيا ، لذلك انصرفت إلى الساحل العربي لاختيار مواقع تصلح لأن تكون مطارات تستعمل للأغراض العسكرية والمدنية على حد سواء ، وأودعت مهمة اختيار تلك المواقع والقواعد في أراضي الإمارات إلى رجال السرب الملكي رقم ٢٠٣ .(٢٧) فقام أولئك الرجال بزيارة كل المدن القريبة من الساحل حيث درسوا مواقعها بإمعان حتى وصلوا إلى الخلجان المحاطة بالجبال في منطقة رأس مسندم في مدخل الخليج العربي ، فوجدوا أنه ما عدا منطقة رأس الخيمة فإن المناطق الباقية كانت غير صالحة ، فالخور الموجود في رأس الخيمة يجري بموازاة الساحل أي على العكس من خور دبي الذي يجري باتجاه الداخل ، لذلك فإن خور رأس الخيمة يصلح مطاراً

للطائرات المائية . كما أن الأرض المنبسطة المجاورة له تصلح أن تكون مدرجاً لهبوط وإقلاع بقية الطائرات ، ثم تم تشكيل فريق آخر من رجال القوة الجوية العاملين في العراق للتأكد من صحة تلك المعلومات ، وكانت التعليمات المعطاة اليهم أنه إذا ما تمت الموافقة على استخدام خور رأس الخيمة ، فعليهم البدء بالمحادثات مع الشيخ سلطان بن سالم القاسمي حاكم الإمارة حول إمدادات الوقود التي ستخزن هناك وسلامتها وسلامة المنشآت والعاملين فيها .(٢٨) على أن يشارك في المفاوضات السيد (باريت) (C.C. BARRETT) المقيم السياسي في (بوشهر) وتكون مهمته حل المشاكل السياسية ، وتُتركُ القضايا الفنية لفريق المسح التابع للقوة الجوية .

لكن زيارة المقيم أثبتت على أنها بداية لسلسلة طويلة وصعبة من المفاوضات مع الحاكم الشيخ سلطان بن سالم القاسمي وشاهد على الصراع المرير بين بريطانيا وحكام الإمارات .

وابتدأت المشاكل عندما تم إبلاغ الشيخ القاسمي بأن المقيم السياسي البريطاني سوف يزوره ، ولكن وقبل أن تتم الزيارة قام قائد القوة الجوية الموجودة في العراق بتنفيذ التعليمات التي استلمها من لجنة الخليج الفارسي بأن يوعز لشركة النفط الإنجليزية - الفارسية بإرسال وقود وزيوت طائرات بواسطة إحدى السفن إلى رأس الخيمة وتخزينه هناك قبل وصول المقيم السياسي إليها . وفي يوم ١٥ مايو ١٩٢٩ وصل المقيم السياسي مصحوباً بقائد القوة الجوية وعدد من ضباطه العاملين في العراق ، وهناك

علم بأن الشيخ قد رفض تنزيل شحنة الوقود من السفينة لعدم إخباره بها قبل شحنها ، وقد تبين أن المقيم السياسي نفسه لم يكن يعلم بها .(٢٩)

أظهرت تلك الحادثة فشل سياسة الإنجليز بقيامهم بإرسال الشحنة قبل أخذ موافقة الحاكم عليها ، فقد تصرفوا وكأن أمر موافقة الحاكم شيءٌ مفروغٌ منه مما يدل على عدم كفاءة الإدارة البريطانية في الخليج بتنسيق أعمالها وتنظيمها مع الحكام ، وعليه فقد تدارك المقيم الأمر وأمر باعادة الشحنة وخزنها مؤقتاً في دار المقيمية في الشارقة .

لذلك لم يتمكن (باريت) من إقناع الشيخ بفوائد الخط الجوي فقفل عائداً . ثم قام بزيارته مرة ثانية ووصل إلى رأس الخيمة على متن طائرة حطت به هناك وسط دهشة الشيخ وإعجابه بتلك الطريقة الحديثة للمواصلات .(٣٠) لكن دهشته وإعجابه لم يمنعاه من سؤال المقيم عن سبب اختيار رأس الخيمة وليس الشارقة أو دبي ، فشرح له (باريت) المميزات الموجودة في رأس الخيمة وذكر له أن سلاح الجو البريطاني ينوي أن يستأجر أو أن يبني مخزناً ومستودعاً للوقود وأنهم يريدون بذلك أن يجعلوا من رأس الخيمة ميناءً وسطاً بين مسقط والبحرين .(٣١)

ولم يُبدِ الحاكم اعتراضاً على طلبات المقيم ، غير أنه طلب مهلة كافية ليناقش الأمر مع أعيان البلد ، فوافق (باريت) على ذلك ، ثم عاد الحاكم فطلب مهلة أخرى مما أثار حفيظة المقيم واعتبر ذلك موقفاً ينقصه الاحترام من قبل الشيخ له ، خاصة وأن الشيخ لم يكن متعاوناً مع المقيم السابق ،

فقرر أن لا يدع الأمر يمر هذه المرة ، فأرسل رسالة إلى حكومة الهند يبين اعتراضه على تصرفات الشيخ ، ثم غادر المكان بعد أن أمر بتحميل سفينة شراعية بالوقود الذي كان مخزوناً في الشارقة كي تذهب به إلى رأس الخيمة . ووصلت السفينة إلى الفُرضة وألقت مراسيها في انتظار موافقة الحاكم على تنزيل حمولتها ، بينما فوضت الحكومة البريطانية الوكيل الوطني في الشارقة السيد عيسى بن عبداللطيف إتمام المحادثات مع الحاكم هناك .

وقد يبدو رفض الحاكم الشيخ سلطان لمطالب الإنجليز غريباً إذا علمنا بأن موافقته كانت ستدر له دخلاً مالياً في الوقت الذي كانت فيه كل الإمارات تعاني من تدهور اقتصادي ، غير أن الشيخ بَيّـن أن سبب رفضه هو عدم ثقته بالإنجليز الذين حرموه من العوائد المالية التي كان يجنيها من (فنار) منارة جزيرة طنب ، لذلك فإنه يعتقد أن الإنجليز سوف لن يفوا بوعودهم في دفع إيجار المستودع ، كما صرح بأنه صار في موقع لا يسمح له بالتفاوض مع الإنجليز حول موضوع التسهيلات الجوية أو أي موضوع آخر ، إذ إنه أصبح وشعبه معه من رعايا الملك عبدالعزيز بن سعود وإن إمارته أصبحت ملكاً للسعودية .(٣٢)

وعلى الرغم من أن الإنجليز لم يأخذوا ادعاء الشيخ الأخير على محمل الجد واعتبروه مجرد محاولة منه للتملص من التعاون معهم ، غير أنه يبين مدى النفوذ السياسي الذي وصل إليه الملك السعودي في المنطقة يومذاك .

ولم تنفع محاولات الوكيل معه في التأكيد على أن الإنجليز سيلتزمون بدفعاتهم المالية بصورة منتظمة ، إذ إن الشيخ أصر على موقفه الرافض . وقد فسر المسؤولون البريطانيون في الخليج ذلك الرفض بعدة أسباب منها أن الشيخ كثير الاعتزاز بقوميته العربية وهو لذلك يحتقر كل الأجانب ومن يتعامل معهم بما فيهم الوكيل الوطني السيد عيسى بن عبداللطيف ، كما أنه يكره البريطانيين وسياستهم في الخليج بصورة عامة ، وهو يتصور أن الإنجليز ضعفاء ويفسر ذلك بعدم تدخلهم الفعلي في الشؤون الداخلية للإمارات .(٣٣)

ويعزو السيد عبدالله بن عبدالرحمن بن فارس الذي كان يشغل منصباً مهماً عند حاكم الشارقة يومذاك ، وهو شاهد عيان على تلك الأحداث أيضاً بأن سبب رفض الشيخ سلطان بن سالم القاسمي لمطالب الإنجليز هو خوفه من قيام رجال قبائل الشحوح بالهجوم على المستودع البريطاني،(٣٤) إذ من المعلوم أن تلك القبيلة تكره كل ما هو أجنبي وغير مسلم موجود على أراضيهم .

ومما زاد الطين بلّة أن الشيخ لم يكن في وضعٍ مالي يساعده على تقديم منحة مالية لهم يستطيع بها ضمان سكوتهم وشراء ولائهم ، إضافةً إلى عدم تمكنه من توفير الحماية اللازمة للمستودع مما سيجعله فريسة سهلة لهجمات الشحوح .(٣٥)

هذا إلى جانب تخوفه من أنه إذا ما وافق على مطالب الإنجليز ، فإن

إخوانه حكام بقية الإمارات سيتهمونه بالخيانة وبيع وطنه للأجانب ، وهو الموقف الذي يعكس صورة الشعور المعادي للإنجليز يومذاك في المنطقة بصورة عامة . غير أن ذلك الشعور لم يكن بدون استثناء ، إذ كانت هناك شريحة من المتنفذين وذوي الرأي ممن يرون أنهم لا قدرة لديهم على الوقوف أمام طلبات الإنجليز إن هُم أصروا على القيام بعملٍ ما ، علاوة على أن أي مشروعٍ يتقدم به أولئك الأجانب قد يجلب معه منفعة مادية تُنعش الاقتصاد الوطني الذي هم بأشد الحاجة إليه . وتمثل هذا الرأي في موقف الشيخ عبد الرحمن بن سيف حاكم بلدة الحمرية وموقف بعض التجار الذين راحوا يحاولون إقناع الشيخ بالموافقة ، غير أن الشيخ بقي على موقفه الرافض للمشروع وحتى تفريغ حمولة السفينة التي ظلت راسية في الميناء بحمولتها .

ومن جانبه حاول المقيم السياسي اتباع خطة مرنةٍ مع الشيخ بأن وافق على عدم تفريغ السفينة بصورة مؤقته وخوّل الوكيل الوطني السيد عيسى بن عبداللطيف العودة إلى التفاوض مع الشيخ وإغرائه بالمبلغ السنوي الذي سيدفعه له مقابل إيجاره المخزن . كما اقترح عيسى كمزيد من الإغراء والضمان أن يقوم الشيخ نفسه ببناء وتأجير المخزن ، غير أن الشيخ بقي على موقفه الرافض .(٣٦)

وإزاء ذلك الإصرار وجدت حكومة الهند نفسها مضطرة لاتخاذ موقفٍ أكثر تشدداً معه ، فأوعزت إلى المقيم السياسي الجديد في بوشهر السير هيو

بيسكو (١٩٣٠-١٩٣٢) HUGH BISCOE المشهور بصلابته وشدته ، أن يقوم بحسم موضوع الخط الجوي في المنطقة بشكل نهائي .

كان السيد بيسكو وعند أول مباشرته العمل بمنصبه قد زار المنطقة لتفقد أحوالها ، وفي ختام زيارته قدم تقريراً مطولاً إلي حكومة الهند ، اتهم فيه الإدارة السابقة في الخليج بأنها كانت فاشلة ، وبين أن سبب ذلك الفشل هو سياسة اللين والتساهل التي كانت تتبعها ، وأنه إذا ما أرادت حكومة الهند أن تنجح في مفاوضاتها فعليها اتباع سياسة أكثر شدة . كما بين في تقريره بأن هيبة بريطانيا في منطقة الخليج قد أخذت بالتنازل ، إذ صار الأهالي يؤمنون بأن وجود عصبة الأمم سوف يمنع بريطانيا من القيام بإجراءات تعسفية هناك ، هذا إلى جانب تخوفه من موقف الحكومة الإيرانية المعادي لبريطانيا في المنطقة ، واقترح في ختام تقريره بأنه ولغرض تقوية النفوذ البريطاني في المنطقة يجب اتخاذ سياسة أكثر شدة ، إذ من الخطأ إظهار تساهلٍ من جانب بريطانيا بالتوسل بمشيخات صغيرة في سبيل الحصول على موافقةٍ منها .[٣٧]

وقد لقي تقرير بيسكو استجابة واسعة بين المسؤولين في الحكومة البريطانية خاصة في وزارة الطيران وموظفيها الذين كانوا متحمسين لرؤية الخط الجوي يتحول إلى حقيقة واقعة ، فقاموا بوضع المقترحات التي جاءت في التقرير موضع التنفيذ وأمروا المقيم السياسي بإبلاغ حكام الإمارات بأن الطائرات سوف تهبط في قواعدها في أراضيهم ، فإنها أي

الحكومة البريطانية لن تتساهل تجاه أي عدوان قد يقع على الطائرات أو القواعد الجوية. وعزز المقيم موقفه هذا بإرسال البارجة الحربية (سايكلامين) (CYCLMAN) إلى رأس الخيمة وهي تحمل وقود الطائرات بدلاً من المركب الذي كان راسياً هناك. وإزاء ذلك التصرف من جانب الإنجليز أيقن الحاكم بأن الإنجليز جادون في الأمر فسكت على الأمر بمضض، إلا أنه اعترض على دخول البارجة. وهنا أضاف الإنجليز تفسيراً جديداً لاعتراض الشيخ، إذ قالوا إنه يعتقد بأن وجود البريطانيين في الإمارة سيمنعه من ممارسة تجارة الرقيق السائدة هناك، لذلك لم يعبأوا باعتراضه وقامت البارجة (سايكلامين) في يوم ٢١/ مايو/ ١٩٣٠ بالدخول إلى خور رأس الخيمة وألقت مراسيها في رصيف يقع على بعد ميلٍ واحدٍ من المدينة.

أثارت تلك الفعلة رد فعلٍ مضاد في الإمارة، فجاءت مجموعة من رجال قبيلة الشحوح، وهددوا بإطلاق النار على البارجة، وكاد الموقف يتأزم لولا وصول بارجتين حربيتين أخريين هما (ترياد) و(لوبين)، ثم لم تلبث أن حطت طائرة مائية تقل المقيم السياسي وبرفقته قائد سلاح الجو البريطاني في العراق.(٣٨) وتبع ذلك مفاوضات طويلة بين الطرفين، لكن موقف الحاكم لم يتغير متعللاً بقوله إنه سوف لن يكون قادراً على ضمان سلامة الطائرات أو وقودها إذا ما هاجم الشحوح أو القبائل البدوية الأخرى البلدة.(٣٩) وتأزم الموقف أكثر عندما بقيت البارجة في مكانها رغم مظاهرات

الشحوح المعادية مما دفع بالشيخ أن يطالب بخروجها من الميناء ، وقد حاول حكام إمارات دبي وأم القيوين وبلدة الحمرية ويطلب من الانجليز القيام بوساطة مع الشيخ سلطان ، غير أنها لم تنفع أيضاً في تليين موقفه وإذعانه. لذلك قرر البريطانيون فرض حصارٍ على البلدة وأوعزوا إلى حكام دبي وأم القيوين والحمرية بمنع رعاياهم من التعامل التجاري مع رأس الخيمة ، وقد قبل الشيخ سلطان التحدي فقام من جانبه بقطع إمدادات المياه عن البيت الصيفي الذي يسكنه الوكيل الوطني مما أجبرهُ على ترك بيته والإقامة في البارجة (ترياد) ، ثم أعلن بأنه غير مسؤول عن سلامة البارجة التي ترسو في الميناء ، إلا أن البريطانيين ولكي يمارسوا ضغطاً أشد عليه طلبوا منه رسمياً تقديم تعهدٍ خطي بتحمل مسؤولية حماية البارجة والاعتذار للوكيل الوطني على سوء معاملته وتقديم تعويض مالي مناسب للوكيل عن إتلاف مزرعة النخيل التي يملكها في رأس الخيمة والتي قامت بها بعض عناصر المعارضة هناك (٤٠) ، وقد وافق الحاكم مبدئياً على تلك المطالب ، وإن كانت عزيمته وصلابته بقيت كما هي .

وبينما كانت تلك الأحداث تدور في رأس الخيمة ، كانت بريطانيا تواجه مشكلة سياسية في علاقاتها مع إيران ، أثرت على سمعتها وقوتها في منطقة الخليج ، مما دفع بها لأن تبحث عن سُبُلٍ تؤدي إلى إعادة هيبتها وكرامتها هناك . فكان إصرارها على إنجاح عملية مد الخط الجوي المار عبر الأراضي العربية . ولأجل تنفيذ ذلك الغرض قررت وزارة الطيران أن تستعمل القوة مع الحاكم إن هو استمر على عدائه للمشروع . وفي التقرير

الذي رفعوه بهذا الصدد ، ذكروا ما يلي :

«لو تركنا هذا الشيخ بالذات يعترضنا بطريقته هذه فلسوف يتبعه الآخرون وحينذاك سوف لن نتمكن من إكمال الخط أبداً» .(٤١)

وقد وافق بيسكو على هذه الخطة فأصدر تعليماته للبوارج الحربية أن تقوم بحجز أسطول سفن الغوص التابع لإمارة رأس الخيمة وإيقافه عن العمل»(٤٢) وبرر فعلته هذه بقوله : «إن اتباع سياسة متشدِّدة مع حكام الإمارات أمرٌ ضروري لتأمين تسهيلاتنا المتعلقة بالطريق الجوي خلال الـ قادمتين»(٤٣)، وقد وافقت حكومة الهند على إجراءات (بيسكو) وق البارجة (سايكلامين) بمصادرة ثمانِ سفنٍ لصيد اللؤلؤ في شهر يو ١٩٣ ، ويقول أهل المنطقة إن الانجليز صادروا أربعة وأربعين سفينة من ل الأسطول المكون من خمسٍ وسبعين .(٤٤) كما طلب بيسكو الإذن من حكومة الهند أن يرسل إنذاراً إلى الشيخ الحاكم بأنه سيأمر البوارج بقصف قلعته بالمدافع إن هو أصر على الرفض ، ومن الجدير بالذكر بهذا الصدد أن قصف قلاع الحكام والتي هي بيوتهم أيضاً أسلوب مارسته بريطانيا في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين يوم كانت تريد فرض إرادتها على أحدٍ منهم . لكن وزارة الخارجية البريطانية وحكومة الهند عارضتا بشدة موضوع القصف المدفعي ، معتبرين استخدام العنف بهذا الشكل الواضح سيجرهم إلى مشاكل تضر بمصالحهم أكثر ، مفضلين الإبقاء على الحصار الذي لا بد وأنه سيكون مؤثراً خاصة وأن الإمارة تعاني من تردٍ في الأحوال الاقتصادية فيها .(٤٥)

ففي الرسالة الجوابية التي بعث بها نائب الملك في الهند إلى بيسكو ، جاء فيها :

«إن حكومة الهند تعارض بشدة اللجوء إلى استخدام القوة في معالجة الأمر وتفضل الإبقاء على الحصار الاقتصادي الذي سيؤدي مفعوله فيما بعد ، وستصاحبه ضغوط من الشعب أيضاً ، وعليك أن تناور على هذا الأمر مع الشيخ» .(٤٦)

لم ينل قرار حكومة الهند رضا وزارة الطيران التي كانت متلهفة لافتتاح الخط الجوي في الجانب العربي من الخليج قبل انتهاء اتفاقيتهم الجوية مع إيران ، فلم يكن لديهم غير الانتظار إلى أن يؤدي الحصار الاقتصادي مفعوله في رأس الخيمة .

وأخيراً نجحت خطة الحصار إذ اضطر الشيخ وتحت ضغط الانهيار الاقتصادي الذي تعرضت له إمارته وتأثر رعاياه الذين تضرروا منه ، فقد وافق في شهر يونيو من عام ١٩٣٠ خطياً على إبقاء السفينة المحملة بالبترول في الميناء والقيام بحمايتها مع قيامه بحماية الطائرات التي تهبط في الإمارة ، كما أعلن مسؤوليته عن المحافظة على سلامة الوكيل الوطني وعائلته في رأس الخيمة (٤٧).

وعلى كل حال فإن موافقة الشيخ التي تمت على مضض لم تعن أن حدة المعارضة للوجود البريطاني قد خفت ، ولكنها كانت البداية لتأسيس وإنشاء الخط الجوي العسكري ، كما كانت حادثة رأس الخيمة تجربة مرت

بها بريطانيا مارست فيها قدرتها على فرض سياستها الاستعمارية بالجبر والقهر فكانت على العكس من ادعائها بأن سياستها تقوم على مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول التي تدور في فلكها .

وقد دافع بيسكو عن تلك السياسة في رسالة بعث بها إلى حكومة الهند مستشهداً فيها بأقوال السيد عيسى بن عبداللطيف ، الوكيل الوطني ومما جاء في تلك الرسالة ما يلي : «إن قضية رأس الخيمة اعتبرها بقية شيوخ وحكام المنطقة بمثابة اختبار لقوة بريطانيا وإنهم كانوا يراقبون عن كثب عما سنفعله هناك ، وإن عيسى نفسه كان يؤكد بأننا لو استطعنا إجبار الإمارة على خزن البترول فيها ، لعلم الآخرون بأننا جادون في ما نسعى إليه وأنهم سوف يرضخون للأمر الواقع» .(٤٨)

وهكذا ينتهي هذا الفصل بكشف تجليات السياسة البريطانية وهي أنه رغم المعارضة التي واجهتها في رأس الخيمة ، غير أنها لم تتنازل عن التمسك بسياستها التي تقوم على فرض الواقع على حكام الإمارات ، وإجبارهم على الإذعان لمطالبها التي تحقق مصالحها أياً كان نوعها أو مكانها . وبناءً على ذلك فقد قام بيسكو وحسب تعليمات حكومة الهند بإبلاغ حكام الإمارات بتلك الحقيقة قائلاً لهم :

«إننا لا ننوي التردد أو الأحجام عن الطيران فوق الساحل أو الهبوط فيه ، وعليه فإن الطائرات البريطانية سوف تهبط في أي مكان تراه مناسباً لها . وأن أي فشل في حمايتها من قِبَله (يقصد الشيخ سلطان بن سالم القاسمي)

أو من قبلكم سوف يقابل برد فعلٍ شديد» . [٤٩]

أي أن البريطانيين وبكل بساطة اختاروا الأخذ بسياسة فرض الأمر الواقع متجاهلين مشاعر السكان المحليين وغير مكترثين لردود الفعل التي قد تظهر في المستقبل ، وهذا ما ظهر بالفعل حين أقدموا على إنشاء ومد الخط الجوي المدني ، لأن الخط المدني ليس كالخط العسكري فهو بحاجة إلى مطارات تتوفر فيها السبل الجيدة للاتصال بالطائرات ناقلات الركاب لضمان سلامة الهبوط والإقلاع وتقديم الخدمات الأرضية لها ووجود طاقم مهندسين ومضيفين أرضيين ومحلات استراحة للركاب حين توقفهم ، علاوة على وجود نظام حراسة دقيق وكفء لحراسة المطارات والطائرات . وهذه الأمور كلها تجعل من أمر التعاون بين الإنجليز والحكام وشعوب المنطقة أمراً مهماً جداً بل شرطاً لازماً لتنفيذ المشروع .

ولكن هل قام الإنجليز بهذا التعاون ؟ . هذا ما سنبحثه في الفصل القادم من الكتاب .



هوامش الفصل الثاني

(1) I. O. L&R, L/P&S/18/B 414, "Air Communications in the Persian Gulf", a report by the Air Ministry 23, August, 1928, P, 5519/28 .

(2) E. Birkhead, "The Financial Failure of British Air Transport Companies, 1919-24, Transport History, IV, No. 3, May, 1960 .

(3) The Times, 22, January, 1932, See Map No. (6) .

(٤) أنظر الخرائط رقم (٣ ، ٤ ، ٥ ، ٦) .

(5) I. O. L&R, L/P&S/18/B 414, "Air Communications in the Persian Gulf" report by the Air Ministry, 23, August 1928, P. 5519/28 .

(6) PRO, CAB 16/93, a meeting for the Committee of Imperial Defence, Persian Gulf Sub-Committee, 29 Oct. 1928 .

(7) G.W. Bentley, "The Development of the Air Route in the Persian Gulf", (hereafter Bentley), JRCAS, April, 1933 No. XX, (173-189) P. 174 .

(8) Ibid., P. 173 .

(9) PRO, Avia 2/1846, Cabinet meeting, Committee on the Future of British Commercial Air Transport, C.A.T. (27), 2 meeting 9 Nov., 1927 .

(10) Philip Sassoon, "Air Power in the Middle East", JRCAS, JULY 1933, XX, PART 111, (394-405), P. 395 .

(11) Ibid .

(12) Philip Guedalla, Middle East, 1940-1942, A Study in Air Power, (London, 1943), P. 56 .

(١٣) أنظر الخارطة رقم (٤) .

(14) Henry Longhurst, Adventure in Oil. The Story of British Petroleum (hereafter cited as Longhurst), (London, 1959), P. 76 .

(15) Bentley, p . 174 .

(16) Ibid .

(17) I.O. L&R, L/R&S/10/1205, the PR, Bushire, to the Government of India, 30 April 1927, No. 137-S of 1927 .

(18) Ibid .

(19) I.O. L&R, L/P&S/18/B 403, report by the India Office, 4 Oct. 1928, P. 4805/28 .

(20) I.O. L&R, L/P&S/12/B 414, A report by the Air Ministry, 23 August 1928, P. 5519/28 .

(٢١) أنظر الملحق (معاهدة جده لعام ١٩٢٧) .

(22) Bentley, P. 178-9 .

(23) Ibid. , P. 179 .

(24) Ibid., 178 .

(25) I.O. L&R, L/P&S/10/1205, the PR, Bushire, to the Government of India, 9 April 1930, No. 166-S .

(26) Ibid .

(27) Bentley, P. 177 .

(28) I.O. L&R, L/P&S/12/3747, Barrett, the PR, to the Government of India, 23 August 1929, No. 372-S of 1929 .

(29) Ibid .

(30) Ibid .

(31) Ibid .

(32) I.O. L&R, L/P&S/10/1206, report by the SNO, 17 Nov. 1929, No. 15 .

(33) L/P&S/10/1205, report by the PR, Barrett, to the Government of India, 23 August 1929, No. 372-S of 1929 .

(٣٤) لمزيد من التفاصيل عن قبيلة الشحوح ، راجع كتاب الشحوح وتاريخ منطقة رؤوس الجبال للدكتور فالح حنظل .

(٣٥) مقابلة خاصة مع السيد عبدالرحمن بن فارس ، الذي كان يشغل منصب سكرتير حاكم الشارقة الشيخ صقر بن سلطان ، وقد أجريت المقابلة في دبي بتاريخ ١٩٨٧/١/٤ .

(36) I.O. L&R, L/P&S/10/1205, the PR, Bushire, to the Government of India, 23 August 1929, No 372-S of 1929 .

(37) Ibid., the PR, Bushire to the Government of India, 9 April 1930, No. 166-S of 1930 .

(38) Bentley, P. 182 .

(39) Ibid .

(40) I.O. L&R, L/P&S/10/1206, PR, to the Government of India, 6 June 1930, 35 85/ 1930 .

(41) Ibid., internal letter from the Air Ministry to the S of S for Air, 12 June 1930 .

(42) Ibid., the PR, Bushire, to the Government of India, 2 June 1930, P.3493/1930 .

(43) Ibid., the PR, Bushire, to the Government of India, 7 June 1930, P.3585 .

(٤٤) جريدة الاتحاد ، العدد (٥٠٨) في ١٩٨٥/٥/٢١ ، وكذلك راجع مواد الفصل الأول .

(45) I.O. L&R, L/P&S/12/1206, the Foreign Office, to Wedgwood Benn, Air Ministry, 12 June 1930 .

(46) Ibid., the Viceroy of India, to the S of S for India, London 11 June 1930, P. 3665

(47) Ibid., the PR, to the Government of India, 6 June 1930, 3585/1930.

(48) I.O. L&R, L/P&S/10/1205, Biscoe, the PR, to the Government of India, 13 May 1930, No. 17 T of 1930 .

(49) Ibid., the PR, to the Government of India, 9 April 1930, No. 166-S.

[illegible]

(27) Brooke, P. 197 .

(28) I.O. [illegible]

[illegible] 1929 .

(29) Ibid.

(30) Ibid.

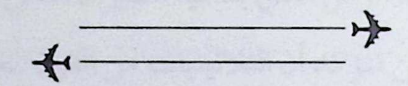
(31) Ibid.

(32) I.O. L.&.S. [illegible]

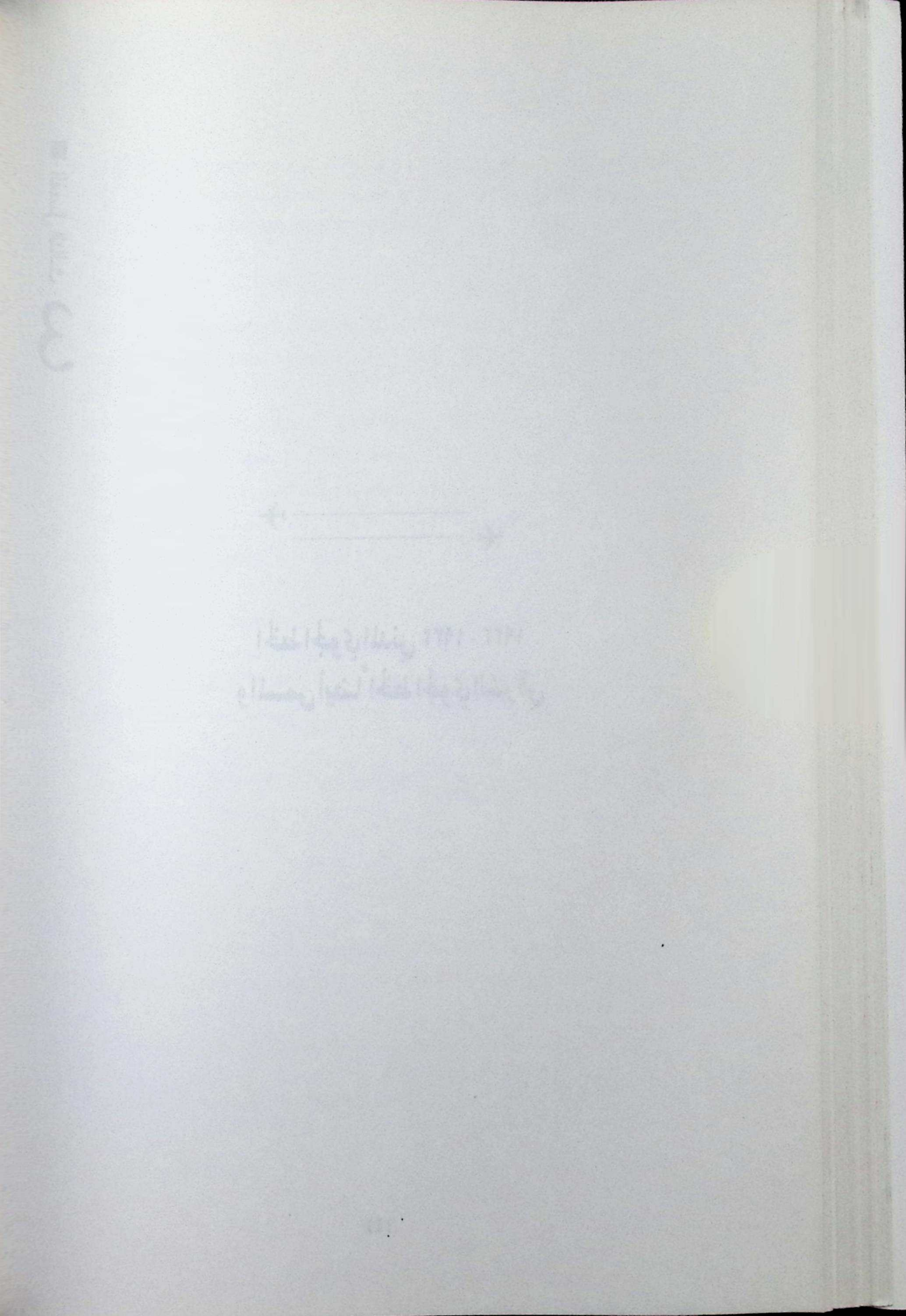
(33) [illegible]

1929, No. 372-S of 1929 .

الفصل الثالث 3



الخط الجوي المدني ١٩٣٢ - ١٩٣٣
والمسمى أيضاً الخط الجوي الشرقي



3

الخط الجوي المدني ١٩٣٢ - ١٩٣٣
والمسمى أيضاً الخط الجوي الشرقي

من الصعب تحديد الزمن الذي بدأ فيه الطيران المدني يلعب دوراً مهماً في اقتصاد العالم ، لكن المؤكد أن الثلاثينيات من القرن العشرين شهدت بروزاً واضحاً له ، ففي ذلك الوقت كان النقل الجوي في أوربا وأمريكا قد تطور بشكلٍ جيد ، وصار التنافس الدولي حاداً على الطرق الجوية المتجهة عبر القارات أو الذاهبة إلى الشرق الأقصى . واستبدلت صناعة الطائرات الحربية من طراز قاذفات القنابل التي استخدمت في الحرب العالمية الأولى ، بطائرات مدنية مصممة لنقل الركاب أو البضائع ، وبناء على تلك التطورات فقد قامت في أوربا رحلات جوية منتظمة ومريحة . أما بالنسبة لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية التي تأسست عام ١٩٢٤ . فقد صار بإمكانها ومنذ بداية الثلاثينيات أن تصل إلى معظم بلدان أوروبا وأفريقيا محققة بذلك نجاحاً مدهشاً .

لكن نجاح الخطوط الجوية البريطانية في أوربا لم يشمل أيضاً نجاحها في الشرق الأقصى ، فقد كانت عمليات التطوير ومد الخط هناك بطيئة ، لذا

فقد كان الوصول جواً من بريطانيا إلى الهند والشرق الأقصى حلماً يداعب الخيال يومذاك ، إذ إن المواصلات إلى الهند كانت بطيئة ولا يمكن الوصول إليها إلا بحراً في رحلة تستغرق زمناً طويلاً .

غير أن نجاح الشركة الذي تحقق في أوربا في الثلاثينيات كما ذكرنا أعلاه واستقرار أمورها وتحسن وسائل الطيران انعكس مفعوله على نشاطها في الشرق أيضاً فقد تمكنت في الثلاثينيات من تذليل المصاعب وبذلك راحت طائراتها تنقل المسافرين والبضائع والبريد إلى الهند وأستراليا وتقوم برحلات جوية منتظمة فوق الساحل العربي من الخليج . وكانت تلك الرحلات قبل ذلك تقوم فوق السواحل الفارسية ، غير أن المشاكل التي أظهرتها إيران مع بريطانيا أجبرت الأخيرة في عام ١٩٣٢ على تحويل مسار الطائرات فوق الساحل العربي .

وهكذا فعندما قامت أول رحلة جوية إلى الهند عبر السواحل العربية ، هنّأ المسؤولون البريطانيون أنفسهم لتغلبهم على العقبات السياسية التي وضعتها إيران أمامهم ، بل إنهم اعتبروا نجاح تلك العملية سياسياً أكثر مما هو نجاحٌ اقتصاديٌ أو تجاريٌ . وبذلك أيضاً فقد تم تأمين خط الطيران العسكري من قواعده الجوية المقامة في العراق ، إلى قواعده الأخرى في الهند مروراً بالسواحل العربية وبعيداً عن المضايقات في السواحل الفارسية .

غير أن مد الخط الجوي العسكري ليس كمد الخط الجوي المدني . فالمدني يتطلب اعتبارات واستعدادات وأموراً فنية ، أهمها بناء مطارات تقع على

مسافات تتراوح ما بين ٢٠٠ إلى ٢٥٠ ميلاً علاوة على ضرورة إقامة مدارج للهبوط الاضطراري تبعد الواحدة عن الأخرى ما بين ٢٠ إلى ٥٠ ميلاً . أما المطارات فيجب أن يتم بناؤها بحيث توجد فيها أماكن استراحة للراكبين ومحطات تزويد وقود للطائرات وخدمات أرضية أخرى تؤدى على مدار السنة .

ولما كانت قضية توفير الأمن والحراسة لتلك المطارات والمنشآت أمراً حيوياً ولازماً ، فقد صار لزاماً على البريطانيين اتباع سياسة جديدة غير السياسة العنيفة التي اتبعوها في رأس الخيمة كما بينا ذلك في الفصل السابق ، وتعتمد هذه السياسة الجديدة على المفاوضة والإقناع وبذلك يمكن تجنب المشاكل التي قد يقدم عليها السكان ضد تلك المنشآت .

ولكي نفي موضوع سبب اختيار بريطانيا الساحل العربي من الخليج وأجواءه لطيرانها المدني بدلاً من الساحل الإيراني حقه ، فلا بد من أن نذكر بالتفصيل الخلافات والوقائع التي دارت بينها وبين الجانب الإيراني والتي أدت بالأخير إلى قرارها بترك استعمال الساحل الإيراني .

في أكتوبر من عام ١٩٢٦ كانت الخطوط الجوية البريطانية قد اكملت استعدادها للمباشرة بالقيام برحلات جوية ما بين القاهرة وكراتشي ، وأعدت لهذا الغرض سرباً خاصاً مكوناً من ثلاث طائرات من ذوات المحركات الثلاث كما أكملت كل ما تحتاجه تلك الطائرات من خدمات أرضية في الاراضي الإيرانية قرب ساحل الخليج وبقيت الشركة في انتظار

قيام الحكومة الإيرانية بالسماح لها باستعمال أراضيها وأجوائها ، لكن الحكومة الإيرانية لم تعط الإذن بذلك بل رفضته .[1]

وقد بدا ذلك الرفض غريباً خاصة إذا علمنا بأن إيران كانت عضواً في الاتفاقية الدولية للطيران لعام ١٩١٩ ، والتي جرى تعديلها في أعوام ١٩٢١ ، ١٩٢٢ ، ١٩٢٣ ، غير أنها لم تلتزم بالكامل ببنود تلك الاتفاقيات إذ إنها كانت قد سمحت لبعض الطائرات المدنية الخاصة بالطيران ، لكنها عندما علمت باستعدادات الشركة لاستعمال أجوائها وأراضيها لطيران تجاري منتظم وعلى نطاقٍ واسعٍ رفضت ذلك . ويمكن أن يُعزى ذلك الرفض إلى عدد من الأسباب ، منها أنه ليس لهذا الطريق المار بالقرب من السواحل حيث تحط الطائرات بعد مغادرتها البصرة في بوشهر ولنجة وبندر عباس قيمة أو فائدة تُذكر لإيران . كما أن إيران لم تكن بوضع يسمح لها بوجود أجانب على أراضيها ، وعلى الأخص الإنجليز الذين سيقومون بإدارة هذا الخط مما سيؤدي بالتالي إلى تزايد النفوذ البريطاني هناك . هذا إلى جانب أنها ، أي الحكومة الإيرانية لم تكن راغبة بتحمل مسؤولية وتكاليف هذا الخط إذا كبر حجمه باستعماله من قبل الشركات الكبرى .

وأخيراً لان موقف إيران قليلاً ، إذ وافقت على أن يتم الطيران باستخدام مجالها الجوي المركزي أي الذي يخترق وسط إيران ويمر بعدة مدن داخلية بعد أن يخرج من بغداد ، وبذلك يؤمن ربط عددٍ من المدن الإيرانية بخط

جوي يمكن أن نسميه (الممر) . غير أن الخطوط الجوية البريطانية رفضت ذلك الخط باعتباره طويلاً ومكلفاً ، لذلك فشلت المفاوضات بين الطرفين وتوقفت المحادثات بهذا الشأن . وهكذا اقتصر طيران تلك الشركة على استعمال الخط الجوي الذي تم افتتاحه عام ١٩٢٦ ما بين القاهرة البصرة.(١) على شكل رحلات أسبوعية ، وفي عام ١٩٢٧ قامت الشركة بعمليات إيصال البريد التابع للقوة الجوية ما بين القاهرة وبغداد وأوصلته إلى البصرة أيضاً ، وهو العمل الذي كانت تقوم به طائرات القوة الجوية الملكية .

ويقي الوضع على ذلك الحال ولم تشأ وزارة الطيران البريطانية ولا شركة الخطوط الجوية أن تمارس ضغطاً على حكومة إيران ، رغم تزايد الضرورة للوصول جواً إلى الهند باستعمال خط الخليج . بل تركوا ذلك لعامل الوقت معتقدين أن موجة الكراهية والعداء من قبل الإيرانيين للأجانب قد تخف في المستقبل مما يمكنهم من المباشرة بالمفاوضات والعمل من جديد . وكان مما خفف وقع الرفض الإيراني عليهم ، هو أن الانجليز لاحظوا بأنهم لم يكونوا الوحيدين المستهدفين بالمنع ، ذلك أن المنع شمل كل الشركات الأجنبية مثل شركة اليونكرز الألمانية وشركة الخطوط الجوية الهولندية (ك .ل .م K.L.M) وشركة طيران الاتحاد الفرنسي ، إذ رفضت إيران تجديد عقودهم بالطيران فوق سواحلها .

وتعزو بعض المصادر السبب في إثارة تلك المشكلة بوجه الخطوط الجوية البريطانية إلى سياسة الحكومة البريطانية ضد فارس وذلك عندما لم توافق

بريطانيا على مد خط جوي لشركة طيران اليونكرز الألماني يربط ما بين طهران وبغداد . في الوقت الذي لم تقم هي نفسها بمد ذلك الخط واستعماله مدعية أن لا رغبة لها في ذلك .

ولكي نوضح النقطة أعلاه وتأثيرها السابق ، نقول إنه في خلال العشرينيات من هذا القرن صارت إيران مسرحاً لصراعٍ دولي ما بين البريطانيين والألمان والروس ، إذ كانت لكل دولة منهم أطماع فيها ، لذلك فإن اعتراض الحكومة البريطانية جاء مبنياً على الاعتراضات التي قدمتها وزارة الطيران وقيادة القوة الجوية بأن قيام هذا الخط جزءٌ من مخطط ألماني يستهدف تقوية نفوذهم في الشرق .(٣)

وهكذا انفجر الوضع بين الطرفين عام ١٩٢٥ عندما وجدت الحكومة الإيرانية نفسها مضطرة لاستخدام مجالها الجوي المركزي ومد خط ما بين بغداد وطهران ، فقامت بمنح الشركة الألمانية مبلغ ٦٠٠ جنيه استرليني شهرياً للمباشرة بالعمل ، مما حدا بالحكومة البريطانية إلى الاعتراض بشدة على ذلك متهمة إيران بالقيام بأعمال طائشة وغير مسؤولة . ومن جانبها قامت الحكومة الإيرانية برفض الطلب الذي تقدمت به شركة الطيران البريطانية عام ١٩٢٦ والذي بيناه سابقاً ، إذ أصرت على أن الشركة إذا أرادت تنفيذ بنود الاتفاقية الدولية للطيران ، فإنه يجب أن يتم استخدام مجالها الجوي والأرضي المركزي أي الممر الذي يخترق وسط إيران وليس سواحلها المطلة على الخليج .

غير أن عام ١٩٢٩ شهد ثلاثة تطورات مهمة في هذا الموضوع . الأول هو أن بريطانيا تمكنت من تذليل العقبة مع إيران فعقدت معاهدة معها . والثاني أن بريطانيا وسعت مهام قواتها الجوية العاملة في العراق بأن أضافت إليها مهمة الدفاع عن الخليج . أما الثالث فكان تأسيس الخط الاستراتيجي العسكري إلى رأس الخيمة والذي بيناه في الفصل السابق .

ففي التطور الأول وهو عقد معاهدة بين بريطانيا وإيران ، فإن الطرفين اتفقا أخيراً على أن تستعمل بريطانيا خط الساحل الإيراني لأغراضها الجوية ، بشرط أن تقوم إيران بإدارة كافة منشآته ومطاراته وخدماته الأرضية مثل عمليات تزويد الطائرات بالوقود والاتصالات اللاسلكية ، وذلك لمدة ثلاث سنوات تنتهي في مارس ١٩٣٢ غير قابلة للتجديد إذ إن إيران تنوي استخدام مجالها الجوي المركزي بعد ذلك بشرط أن يتحول البريطانيون أيضاً لاستعمال ذلك الخط أيضاً .

ومن جانبها قامت الحكومة الإيرانية بتقديم اقتراحٍ بأنها ستقوم بتقديم ما يلزم من مساعدة إذا ما قامت الحكومة البريطانية أو حكومة الهند بإدارة وتشغيل خط السكة الحديدية المسمى (خط دزداب) ، غير أن كلتا الحكومتين لم توافقا على ذلك إذ إن إغلاق ذلك الخط كان بسبب عدم تحقيقه أرباحاً بل حقق خسارة من جراء تشغيله .

وكانت حكومة الهند قد رفضت اقتراحاً يدعو إلى عدم الحاجة للطيران بأن يمكن نقل البريد من لندن إلى الهند بالطائرات التي تأخذه أولاً إلى

البصرة ، ومن هناك يشحن بواسطة البواخر إلى الهند إذ أصرت حكومة الهند على أن يتم نقل البريد جواً من لندن إلى الهند . لذلك صار لزاماً على الحكومة البريطانية أن تذلل كل العقبات مع إيران إلى أن يتم تحول طيرانها إلى المجال الجوي والأرضي في الساحل العربي من الخليج .

وفي تلك الأثناء بدأت الحكومة الإيرانية بوضع الخطط اللازمة لإنشاء الخط المركزي (الممر) ، وأعطتها للشركات التي ستقوم بتنفيذها ، وفي عام ١٩٣١ تم رسم خط الطيران المركزي وتم تحديد (الممر) على الشكل التالي :

مدينة بغداد - بلدة العمارة في العراق - بلدة أصفهان في إيران - بلدة يزد - بلدة بام - ثم ميناء جوادر على الساحل الهندي .(٤)

ومن الملاحظ أن هذا الخط أطول بمسافة ٢٠٠ ميلٍ عن الخط الساحلي ، بالإضافة إلى أنه خطر أثناء الشتاء إذ تتراكم الثلوج على أراضيه ، لذلك لم يقتنع البريطانيون به .

وعلى كل حال فإن البريطانيين ورغبة منهم في تجنب إحداث متاعب مع إيران التي كانت العلاقات متوترة معها دوماً لأسباب متعددة .(٥) فقد قرروا أن يقوموا بمسحٍ واستطلاعٍ جوي وأرضي لذلك الخط . فقام ممثلون عن الخطوط الجوية الإمبراطورية بذلك ، وقد تبين بالنتيجة أن تكاليف استعمال الخط ستكون باهظة جداً إذا ما أريد استخدامه طيلة العام ، علاوة على عدم وجود محطات إرسال لاسلكية عليه ، كما أنه لا يصلح للاستخدام

في موسم الشتاء . وعندما وصل التقرير إلى المقيم السياسي البريطاني في بوشهر علق عليه قائلاً : «من الغريب أننا لا نقدر أن نطير بطائراتنا فوق نفس المجالات الجوية والمناطق التي تطير عليها الطائرات الألمانية بنجاح مدهش وبشكل رتيب» .[6]

ومما لا شك فيه هو أن تصريح هذا المسؤول يدل على أن الحكومة الإيرانية كانت تضع العراقيل أمام البريطانيين لاستخدام المجال الجوي لها وقد تفتحه أمام طائرات أعدائهم الألمان . لذلك بات من الضروري عليهم أن ينظروا بجدية تامة إلى الساحل العربي واستخدامه كممر جوي حيث لا توجد منافسة أجنبية أمامهم ولا صعوبات لا يمكن تذليلها . علاوة على أن الطائرات المائية التابعة للقوة الجوية كانت تهبط بالقرب من تلك السواحل منذ عام ١٩٢٩ في طيرانها من العراق إلى الهند بشكلٍ آمن ومستمر . ولما قررت الحكومة البريطانية استعمال الساحل العربي ، وإلى أن تتمكن من إعداده بشكلٍ كامل وفني جيد للطيران المدني ، فإنها طلبت من الحكومة الإيرانية في فبراير من عام ١٩٣٢ أن تمدد المهلة الممنوحة إليها في استعمال أراضيها . فوافقت إيران على ذلك وأعطتهم مدة شهرين انتهت بنهاية شهر مارس من العام نفسه ، ثم مددته مرة أخرى لمدة أربعة أشهر انتهت في شهر يونيو ١٩٣٢[8] ثم لم تلبث أن رفعت مذكرة إلى الحكومة البريطانية قائلة بأنها سوف لن تسمح بتمديد آخر في نهاية هذه المدة .

وفي أثناء تلك المفاوضات كانت الحكومة البريطانية تدرس بشكلٍ دقيق

إمكانية استعمال الساحل العربي للطيران المدني والإجراءات الفنية لتحويل مسار الطائرات عليه . وصارت تسميته (الخط العربي) ويبدأ من البصرة فالكويت فالبحرين فالشارقة ، ومن هناك تعبر الطائرات الخليج متجهة نحو الساحل الفارسي على أن تطير خارج المياه الاقليمية الفارسية لتتجه بعدها نحو منطقة بلوجستان ثم الهند . وعلى الرغم من أن هذا الطريق أطول بمائتي ميل عن الطريق الإيراني ، إذ يبلغ طوله ١٤٩٠ ميلاً مقابل ١٣٢٨ ميلاً للإيراني غير أن فوائده وميزاته كثيرة ومتعددة .(٩)

فهو لكونه قريباً من الساحل فإن مشاكله الفنية وكلفته أقل ، مثل كلفة شحن وقود الطائرات إلى المطارات إذ يمكن أن يتم هذا بواسطة السفن ، علاوة على وجود محطات لاسلكية حيث يمكن الاتصال بواسطتها مع أية سفينة من تلك السفن لجلب الوقود . أما وضعية الطريق الطبيعية فإن أرضه منبسطة لا يوجد فيها عوائق اللهم إلا جبال منطقة رأس مسندم في عُمان وهذه يمكن للطائرات أن تمر فوقها بسهولة .(١٠) هذا إلى جانب أن الساحل العربي يعتبر أكثر أماناً للبريطانيين في حالة نشوب حرب عالمية إذ لا يمكن لألمانيا أو روسيا أن تقوم باحتلاله فهو بذلك على العكس من الساحل الإيراني . كما أن التعقيدات الموجودة في الساحل الإيراني مثل وجود دوائر الجمارك والصحة وجوازات المرور وغير ذلك ، غير موجودة في الساحل العربي .(١١)

لكن المشكلة الوحيدة التي كان البريطانيون يتوقعون حدوثها حين

التحول لاستعمال هذا الخط هي بعض الظروف السياسية الموجودة في الخليج خاصة في منطقة (المشيخات) . وقد عبر عن ذلك المقيم السياسي البريطاني في بوشهر السيد بيسكو في رسالة بعث بها إلى الهند قائلاً ، إنه يعتقد بأن الصعوبات التي واجهت مد الخط العسكري في رأس الخيمة ، تعتبر سهلة بالمقارنة بمد الخط المدني .(١٢) وقد أوضح ذلك بقوله :

«إن سياستنا القائمة على عدم التدخل بالشؤون الداخلية في (مشيخات الساحل المهادن) ، والتي مارسناها عندما قمنا بمد الخط العسكري هناك ، هي في نظري غير ذات جدوى إذا ما أردنا القيام بمد الخط المدني إذ يتحتم علينا حينذاك اتخاذ إجراءات أشد في التدخل بالشؤون الداخلية والتحول سياسياً حسبما يمليه الموقف» .(١٣)

ومن العجيب حقاً أن يصدر هذا القول من بيسكو وكأنه تناسى موقفه المتشدد في إمارة رأس الخيمة يوم قام بحجز سفن الغوص واقتراحه بتهديد الحاكم بقصف قلعته بالقنابل ، إذ يدعي بعد ذلك أن على بريطانيا أن تترك سياسة عدم التدخل بالشؤون الداخلية للمشيخات .

وفي تقريره أيضاً أبدى تخوفه من إنشاء هذا الخط عبر الساحل العربي ، واقترح بدلاً من ذلك أن تبقى بريطانيا على استعمالها خط الساحل الفارسي بشرط أن يتم التعاون بهذا الصدد مع فرنسا وهولندا ، وحينذاك ستجد إيران نفسها بمواجهة ثلاث شركات عالمية قوية مما يجعلها ترضخ للأمر الواقع ، لأنها وحسبما يعتقد بيسكو ستتيقن بأن هذا الخط سيكون

خطاً عالمياً وليس مقتصراً وحكراً لاستعمال البريطانيين فقط .

كما أن حكومة الهند أبدت أيضاً بعض التحفظات بشأن الخط العربي ، إذ إنها تصورت أن مد هذا الخط لا بد وأن يسبب بعض المشاكل مع الأنظمة القائمة إن عاجلاً أو آجلاً . وهذا معناه أن عليها أن تتدخل فعلياً في الشؤون الداخلية لتلك الأنظمة ، وهذا أيضاً يخالف سياستها التقليدية التي تدعيها في عدم التدخل بالشؤون الداخلية . وترى أنها إذا ما فشلت في حمل أحد الحكام على الرضوخ لمطالبها ، فإنها ستقلل من هيبتها أمام بقية حكام المنطقة .(١٤) وعليه فإنها تقدمت باقتراح بالقيام بالتفاوض مع إيران في سبيل الحصول على تمديد آخر لفترة استعمال خطها الساحلي .

لكن ونظراً لتشدد الإيرانيين في موقفهم السياسي المعارض لهذا الطلب فإن الدوائر الرسمية البريطانية قررت صرف النظر عنه نهائياً ، واعتبرت أن مد الخط العربي أمرٌ ضروريٌ للإمبراطورية البريطانية العظمى .

وعليه فإن المناقشات والقرارات التي اتخذت بشأن ما سُمَّى (الخط العربي) أو (الخط الشرقي) لم تُجرِها الدوائر البريطانية العاملة في الخليج أو الهند ولم تنفرد بها دائرة واحدة ، بل تمت مناقشتها في شهر نوفمبر من عام ١٩٣٠ في (الوايت هول) أي مجلس الوزراء ومقر الحكومة البريطانية في لندن باعتبارها قضية تمس المصالح الإمبراطورية العليا .

وقد شاركت في المناقشات والقرارات عدد من الوزارات والدوائر وأبدت كل واحدةٍ منها آراءها ، فكان رأي وزارة الطيران الإسراع بتنفيذه لأنها لا

ترى بديلاً آخر عنه ، وأنه يجب تذليل العقبات التي قد تعترض قيامه باعتباره الخط العملي الوحيد الذي يمكن استعماله وتذليل كافة المخاطر التي قد يتعرض لها . وقد اقترحوا أن يتم استعمال الطائرات المائية التي تقلع من البصرة إلى بلدة جوادر على ساحل الهند وفي خلال الرحلة الجوية تحط مرة أو مرتين للتزود بالوقود على أن ترسو قرب الأماكن التي تحط بها هذه الطائرات سفن بحرية يمكن للركاب الصعود إليها للاستراحة كما يمكن أن تقدم الخدمات اللازمة للطائرات منها .(١٥)

وقد وافقت الأدميرالية أي قيادة القوة البحرية الإمبراطورية على هذا الطلب من حيث المبدأ ، لكنها أصرت على أن تكون جزيرة (هنجام) الواقعة قرب الساحل الإيراني في الخليج والتي هي أصلاً القاعدة البحرية للأسطول العامل هناك مكاناً لاستراحة الركاب وقد بررت الأدميرالية اقتراحها هذا بأنه يجب الأخذ به لأسباب صحيةٍ والأكثر منه لأسباب أمنيةٍ . وتتلخص أسبابها الأمنية في أنها تريد الابتعاد بسفنها الراسية والتي ستكون محطات استراحة عن الساحل العربي باعتبار أن الوضع غير مريح هناك بسبب الصراعات الكثيرة بين الشيوخ .(١٦)

وقد شرح ممثل الأدميرالية في المجلس ذلك الموضوع قائلاً :

«إن المكان الذي سترسو فيه السفينة التي ستكون سفينة استراحة لركاب الطائرات في موقع رأس الخيمة سيكون في خور أو لسانٍ مائي مغلق من ثلاث جهات وبعيد عن مرأى السفن الحربية الراسية بعيداً عن المدينة ،

وهذا ما يعرض تلك السفينة إلى خطر إطلاق النار عليها ليلاً من قبل بعض الأشخاص من أعداء الحاكم أو الساخطين عليه أو من بعض القبائل القاطنة في جوار المشيخة والذين يريدون التشويش وإثارة الاضطرابات بوجه الحاكم» .(١٧)

والأكثر من ذلك فإن حاكم المشيخة كان قد حصل على وعدٍ من الوكيل الوطني أن الحكومة البريطانية سوف لن تطلب منه مزيداً من الامتيازات عما حَصَّلت منه سابقاً ، لذلك فإن طلب وضع سفينة راسية في الميناء لتكون مكاناً لاستراحة مسافري الطائرات سيعتبره الشيخ نقضاً للعهد من الجانب البريطاني .(١٨)

أما رأي وزارة الحرب البريطانية ، فقد جاء موافقاً لرأي الادميرالية بأن تكون جزيرة هنجام محلاً ومكاناً لاستراحة ركاب الطائرات المائية ، إذ إن الوزارة بذلك سوف لن تكلف نفسها بمهمة استخدام قواتها الأرضية للدفاع عن السفن والطائرات الراسية قرب الساحل في حالة حدوث اعتداءٍ عليها ، وبذلك رفعت عن كاهلها مسؤولية تنفيذ هذه المهمة .

أما وجهة النظر السياسية في هذا الموضوع ، فقد تبنتها وزارة الخارجية البريطانية إذ إنها اعترضت على استخدام جزيرة هنجام لأن ذلك سيتطلب أخذ الإذن من الحكومة الإيرانية ، ولكنها اقترحت الاستمرار بالعمل بتهيئة الخط العربي كي يمكن أن يستخدم كأداة ضغط ومساومة مع الحكومة الإيرانية لتمديد فترة العمل في خطها الجوي الساحلي .

أما رأي ممثلي حكومة الهند التي كانت لا تزال تعيش هاجس المشكلة التي قامت في رأس الخيمة فكان الإبقاء على فكرة السفن التي ترسو قرب الساحل العربي ، مع منح الشيوخ والحكام منحاً مالية وإيجاراً لقاء ذلك ، إذ إن هذه المنح المالية سوف تضمن قيام الحاكم بحماية هذه المنشآت وعدم معارضة رعاياه بل تعاونهم في عدم التعرض لها وحمايتها .[١١]

وأخيراً ، وعلى الرغم من الشكوك التي أثارتها الادميرالية البحرية ، فإن اللجنة قررت المباشرة بالعمل على تأسيس الخط العربي لتضمن رحلات جوية دائمة ومريحة للركاب من الهند وإليها .

أما مشكلة الكلفة المالية لنقل الخط من الساحل الفارسي إلى الساحل العربي ، فقد تمت مناقشتها ما بين الخطوط الجوية البريطانية ووزارة المالية . ذلك أن الوزارة كانت قد خصصت في عام ١٩٣٠ دعماً مالياً لوزارة الطيران لتتمكن فيه من تطوير وتشغيل خط القاهرة - الهند ، إذا استلمت الخطوط الجوية مبلغ (٢٣٩ر٦٥٠) جنيه استرليني لصالح الرحلة الأسبوعيه الواحدة إلى كراتشي . لكن وزارة المالية ونظراً للظروف الاقتصادية الصعبة التي كانت تمر بها بريطانيا ، فإنها كانت تخشى أن تتقدم الشركة بطلبات أكثر . لذلك فإنها أخبرت المسؤولين بقلقها من زيادة الكلفة وطلبت الضغط على المصروفات . لكن وزارة الطيران كانت ترى أن قلق وزارة المالية لا مبرر له ، إذ إن كلفة الطيران باستعمال أجواء الساحل العربي وسواحله سوف لن تكلف أكثر من (١٧ر٠٠٠ جنيه) ، وقد يهبط

الرقم إلى (١٢٫٠٠٠ جنيه) فقط إذا ما قام الشيوخ ببناء دور الاستراحة وتأجيرها لشركات الطيران الامبراطورية .[٢٠]

وبناء على ذلك فقد صدرت تعليمات إلى المقيم السياسي البريطاني بالتفاوض مع الشيوخ لبناء دور استراحة بدلاً من سفن الاستراحة إذ إن الأولى تبدو أكثر أماناً وهي حتماً أرخص مالياً ، كما وافقت وزارة الطيران على أن لا يزيد كلفة الواحدة عن (١٥٠٠٠ جنيه) .[٢١]

وقد أنهت وزارة الطيران تلك المناقشات بالإقرار على أنه ونظراً للأهمية الاستراتيجية للخط العربي ، فإنه يجب العمل به حتى ولو أذعنت إيران ووافقت على استعمال أجوائها الساحلية للطيران ، وأن كافة المبالغ المالية المخصصة لذلك يجب أن يتم صرفها على الخط العربي .

غير أن مشاكل مد هذا الخط لم تكن اقتصادية وسياسية فقط ، إذ كانت هناك مشكلة وجود معارضة شعبية متنامية ، فكان من رأي وزارتي الطيران والخارجية أن حل مشكلة المعارضة يمكن أن يتم بتقديم منحة مالية إلى الشيوخ الحكام ،[٢٢] ذلك أن انهيار تجارة اللؤلؤ وما أدى إلى انهيار اقتصادي في الإمارات سيجعل الشيوخ في موقف لا يستطيعون فيه رفض المنحة المالية .

وعلى كل حال فإن المساعدات المالية التي قدمتها بريطانيا للشيوخ عندما قامت بالمراحل الأولى من تأسيس الطريق ، لم تكن ذات تأثير كبير على إسكات المعارضة المحلية المسنودة بالرأي العام الذي كان يعتقد أن وجود مثل

هذه المؤسسات سيؤثر بشكل سلبي على الأعراف الاجتماعية والسياسية .

هذا إلى جانب أن المساعدات المالية التقليدية التي كانت بريطانيا تقدمها لهم بين الآونة الأخرى قد هبطت بشكلٍ كبير منذ قيام الحرب العالمية الأولى (٢٣)

لذلك فإن تلك المنحة فشلت في إغراء الشيوخ على قبولها وبالتالي قبول المطلب الذي تقدم به الإنجليز .

بقيت نقطة أخرى مهمة كانت الحكومة البريطانية قد فكرت فيها قبل أن تباشر بمد الخط العربي بمدة طويلة وهي احتمال مشاركة الدول الأجنبية في استخدام هذا الخط مع بريطانيا .

ففي صيف عام ١٩٣١ قدمت وزارة الخارجية مذكرة إلى لجنة شؤون الشرق الاوسط المتفرعة من لجنة الدفاع الإمبراطورية ، قالت فيها إنه إذا ما تم استخدام الخط العربي للطيران ، فإنها تفضل استعمال الطائرات المائية ، لأن ذلك سيقلل من احتمال قيام الفرنسيين أو الهولنديين استعمال ذلك الخط باعتبار أن كلتا الدولتين لا تملكان طائرات مائية . أما إذا طلبوا استخدام المطارات الأرضية فإن الحكومة البريطانية ستجيبهم بأن هناك مخاطر كثيرة في ذلك لدرجة أن الطائرات البريطانية نفسها لا يُسمح لها بالنزول في تلك الأراضي .

هذا من ناحية ومن ناحية ثانية فقد ذكرت المذكرة بأنه لو أنشأت الحكومة البريطانية مطارات أرضية لهبوط الطائرات غير المائية فسوف يكون من المستحيل منع الطائرات الفرنسية والهولندية من الهبوط في مطار الشارقة

وربما مطار البحرين . وهذا معناه أن تلك الدول ستجد لها موطىء قدمٍ في الساحل العربي وهو ما تعارضه حكومة الهند بشدة ، كما أكدت مذكرة وزارة الخارجية بأنه لو تم السماح للفرنسيين أو الهولنديين باستخدام تلك المطارات فستكون الحكومة البريطانية ملزمة على القيام بحمايتهم .

وبهذا الصدد تقول المذكرة :

«إذا ما فشلنا في حمايتهم أصبحنا ملزمين بالسماح لحكوماتهم بحماية مواطنيهم وبذلك نفتح الباب أمامهم لجلب سفنهم الحربية وقواتهم المسلحة الأخرى إلى الساحل العربي» .(٢٤)

وهكذا بدا آنذاك أنه حتى معالجة الأمور الفنية يجب أن تتم بمعالجة سياسية أيضاً . وقد تمت مناقشة أماكن هبوط الطائرات المائية ، كما نوقشت أماكن تشييد مطارات أرضية بجوارها في حالة الاضطرار للنزول على الأرض . وقد اثبتت المسوحات الفنية أن دبي والشارقة ورأس الخيمة وكلباء تصلح كلها لتكون قواعد جوية . وقد فضلت الخطوط الجوية استخدام خور دبي لهبوط طائراتها المائية لصلاحيته الممتازة ولأنه يبعد عن بلدة جوادر ستين ميلاً أقل من الشارقة .

أما الشارقة ورأس الخيمة فقد وجد بأنهما يصلحان لإقامة مطارات أرضية فيهما لاستعمالها من قبل الطائرات العادية أي غير المائية .

وبناء على ذلك فقد صدرت الأوامر في ٣٠ نوفمبر ١٩٣١ إلى المقيم السياسي البريطاني في الخليج للمباشرة بالتفاوض مع الشيوخ الحكام .

كما أن الاستعدادات التي قامت بها الخطوط الجوية الامبراطورية لنقل الخط الجوي من الساحل الفارسي إلى الساحل العربي قد انتهت وبات لزاماً على الشركة أن تباشر العمل .

في صيف ١٩٣١ جرت مناقشة حامية مع الشيخ سلطان بن سالم القاسمي حاكم رأس الخيمة لإقامة مطار هناك ، غير أنه رفض رفضاً باتاً الأخذ بالموضوع أو مناقشته ، إذ على الرغم من أن الطائرات الحربية المائية كانت تهبط وتطير من المياه الاقليمية للإمارة وبموافقة الشيخ نفسه ، غير أن ذلك الأمر كان يجري على مضضٍ وعدم رضا كامل منه . لذلك فقد قرر ألاّ يوافق قطعياً على إنشاء مطار أرضي تستخدمه الطائرات المدنية . إذ إنه يعتقد أن المتطلبات الأرضية للخط المدني أكثر من الخط العسكري . إذ يجب تشييد دار استراحة ومستودعات وورش ميكانيكية ، وهذه المنشآت تتطلب حراساً لحراستها . وهكذا ففي شهر ديسمبر من ذلك العام أعلن رسمياً رفضه أي اتفاق يخص استعمال الطائرات المدنية لأراضيه .(٢٥)

وقد حاول بعض الوجهاء من أبناء الإمارات الأخرى ومن ضمنهم السيد عبدالله بن فارس إقناع الحاكم بالفوائد التي ستجنيها الإمارة من إقامة مطار في أرضها ، إلا أنه أصر على رفضه وعدم تغيير موقفه .(٢٦)

ولم يحاول البريطانيون ممارسة ضغط أكثر عليه إذ إن ذلك قد يشوه سمعتهم أمام الرأي العام وقد يعرض الخطَ نفسه للخطر ، لذلك قرروا ترك رأس الخيمة واتجهوا نحو دبي .

ففي ديسمبر من عام ١٩٣١ قام المقيم السياسي بيسكو وبدعمٍ من الحكومة البريطانية بزيارة الشيخ سعيد بن مكتوم حاكم دبي في محاولة للحصول منه على تسهيلات جوية بأن تكون دبي محطة توقف ليلية للطائرات المدنية المائية ، وعلى ذلك فقد طلب منه أيضاً تأمين مركب أو يخت لكي يقضي فيه ركاب الطائرات الليل .

غير أن بيسكو فشل في إقناع الحاكم بالموافقة ، إذ جاء رفض الحاكم بحجة أنه لا يستطيع تحمل مسؤولية حماية المحطة ، وقد تدخلت المعارضة الممثلة بأبناء عمه بحيث منعوا بيسكو من التوصل إلى أية اتفاقية معه . غير أن بيسكو كان يعتقد بأن موقف الشيخ سعيد من الخط الجوي يمكن معالجته ، إذ ذكر في تقريره الذي بعث به فقال : «كان من الممكن الاتفاق معه ، ولكن وبصورة عامة كان موقفه غير مُرضٍ» .(٢٧)

ونظراً لفشل المفاوضات مع الشيخين ، فقد عُقد اجتماع في وزارة الطيران بتاريخ ١٥ فبراير ١٩٣٢ لدراسة الأمر بشكلٍ أوسع ، وقد أفاد ممثل وزارة الخارجية في ذلك الاجتماع أنه بناء على المعلومات التي وصلت إليه من سفيرهم في طهران أن الحاجة لاستعمال الخط الجوي العربي والتي كان من المقرر البدء بها في الأول من أبريل ١٩٣٢ لم تعد ضرورية جداً ، إذ إن إيران وافقت على تمديد مدة استعمال خطها الجوي الساحلي من قبل الخطوط الجوية الإمبراطورية لمدة شهرين آخرين أي من ٣١ مارس لغاية ٣١ مايو ١٩٣٢ .

غير أن ذلك الاتفاق المؤقت على استعمال الخط لم يحظ بارتياح

البريطانيين التام منه ودعوا إلى الاستمرار بتطوير الخط العربي رغم مشاكله وعدم تركه أبداً . واقترحوا أن يتم إنزال ركاب الطائرات في البحرين لقضاء الليل على أن تهبط في صباح اليوم التالي في رأس الخيمة لتتزود بالوقود فقط ثم تطير إلى جوادر .

لكن بيسكو اعترض على ذلك متحججاً بأن البحرين سترحب بنزول الطائرات وستقدم لها كل التسهيلات المطلوبة ، غير أن تأمين السلامة لتلك الطائرات في منطقة المشيخات لا يمكن أن يتم بدون استعمال القوات المسلحة . لذلك فقد تم تعليق الموضوع في انتظار نتائج المفاوضات مع إيران .

وفي ١٥ مارس ١٩٣٢ أعلمت وزارة الخارجية ، وزارة الطيران بأن التقارير الواردة من طهران تفيد أن الموقف مع إيران قد ازداد سوءاً ، وذلك بسبب المشاكل التي قامت بين البلدين حول امتيازات النفط . إذ شهدت أعوام ١٩٣٢ - ١٩٣٣ صراعاً كبيراً بين البلدين حينما ألغت إيران امتياز شركة البترول الفارسية - الإنجليزية مما جعل الإنجليز يوقنون بأن إيران تتخذ من قضية الطيران ورقة للضغط عليهم خصوصاً بعد أن دخلت روسيا حلبة الصراع ووقفت إلى جانب الشاه مما جعل أمر النظر في استعمال الخط الجوي العربي ملحاً وضرورياً .[٢٨]

وبناء على ذلك فقد عقدت وزارة الطيران اجتماعاً آخر بتاريخ ٢١ مارس ١٩٣٢ ، وفيه قدمت الخطوط الجوية البريطانية اقتراحاً باستخدام الطائرات

العادية أي غير المائية من طراز هانيبال ومن ذوات المحركات الأربع للطيران بها إلى كراتشي . وقد فوجئت وزارة الطيران بهذا الاقتراح الجديد ، غير أنها رأت فيه عدة فوائد فهو يعني أن هذه الطائرات نفسها التي كانت تستعمل للذهاب إلى كراتشي عبر الأجواء الفارسية ، ستطير عبر الأجواء العربية ولا يتطلب انتقالها إلا القيام ببعض الإجراءات البسيطة ، كما يمكن أن تعود هذه الطائرات لاستعمال الخط الإيراني إذا ما وافقت إيران مجدداً على ذلك وبصورة عامة فإن العملية كلها غير مكلفة اقتصادياً ، أما قضية التوقف ليلاً ومبيت الركاب فقد تم الاتفاق على أن يكون ذلك في الشارقة . وقد تبنت كل من وزارتي المالية والطيران تلك المقترحات ورفعتها إلى لجنة الشرق الأوسط لدراستها وللاطلاع عليها .

وقد وافق معظم افراد اللجنة على تلك المقترحات ، غير أن وزارة الخارجية وضعت تحفظات عليها أهمها اثنتان وهما الصعوبات والمشاكل السياسية مع إيران وكذلك الصعوبات والمشاكل مع الإمارات .

فبالنسبة للصعوبات مع إيران ، ذكرت الخارجية أن المشكلة تتحدد بمسافة الطيران ما بين عُمان وجوادر . إذ على الرغم من أن الطائرة سوف لن تطير فوق المياه الإقليمية الفارسية ، غير أنه إذا ما حدث لها هبوط اضطراري فلسوف تضطر للهبوط في الأراضي الإيرانية ، وهذا ما سيثير مشكلة كبيرة مع إيران التي ترفض الطيران فوق أراضيها أو مياهها .

وبينت الوزارة أن استعمال الطائرات المائية سوف يزيل هذا الإشكال إذ

يمكنها أن تحط على مياه البحر إذا ما اضطرت لهبوط اضطراري وبذلك يمكن تفادي المناطق الإيرانية .[٢٩]

أما الصعوبات التي ستظهر في الجانب العربي من الساحل ، فإن الوزارة بينت أن هذه الطائرات وفي حالة الهبوط الاضطراري في غير مطاراتها ، فإنها ستحط في أراضٍ تقطنها قبائل (متوحشه ومعادية) مما يعرضها للخطر . بينما ينتفي هذا الأمر في الهبوط الاضطراري للطائرات المائية إذ تتمكن هذه من الهبوط بالقرب من البواخر الموجودة في الخليج ، أو أن تحط على بعد كاف من الساحل الذي يكن السكان العداء لهم هناك .

وبينت الوزارة أيضاً أن الهبوط الاضطراري الأرضي وتعرض الطائرة وركابها إلى الخطر من قبل القبائل المعادية سيؤدي ولا شك إلي كارثة إذا لم يتم إنقاذهم بإرسال نجدات إليهم تنزل العقاب بالمعتدين . وهذا الأمر سيجر ولا شك إلى مشاكل وتعقيدات لم تكن متوقعة ولم يحسب لها حساب .

أما وجهة نظر حكومة الهند حول هذا الموضوع فإنها لم تكن متشائمة . إذ إنها مع إقرارها بوجود تلك المشاكل غير أنها ليست بالدرجة التي صورتها وزارة الخارجية ، مما يجعلها تفضل الطيران العادي لطائرات (هانيبال) بدلاً من طائرات (كلكتا) المائية وذلك لأسباب مالية وتجارية وفنية .

كما بينت الحكومة بأن المخاطر التي ذكرتها الوزارة في حالة الهبوط الاضطراري أرضاً كانت مبالغاً فيها . إذ إن المنطقة بصورة عامة صحراوية

خالية من السكان إلا من بعض القرى المنتشرة هنا وهناك بالقرب من ساحل البحر والتي تعود ملكيتها إلى المشيخات ، فالخطر يأتي من احتمال قيام البدو القاطنين في قلب الصحراء بالهجوم وليس قيام سكان القرى الساحلية بذلك .[٣٠]

أما قيادة الأسطول فقد وافقت على وجهة نظر وزارة الخارجية ، إلا أنها أخذت بالأخير بالاقتراح القاضي باستخدام الطائرات غير المائية غير أنها تحفظت من أنه إذا ما صار الخليج مسرحاً لحركة تلك الطائرات فلا بد من وجود حماية بحرية لها . لذلك اقترحت أن ترابط إحدى سفن الأسطول في الخليج قرب الشارقة لتأمين الحماية هناك خلال الشهور الأولى من بدء العمليات .[٣١]

وقد كان اقتراح القيادة هذا وجيهاً إذ إنه يؤمن غرضين الأول . هو أن وجود المدمرة البريطانية قرب الساحل يعتبر إنذاراً لمن تسول له نفسه من السكان القيام بمهاجمة المنشآت البريطانية . أما الغرض الثاني فقد كان رد اعتبار معنوي إلى الاسطول البحري البريطاني الذي أوشك سلاح القوة الجوية أن ينتزع منه مفاخره السابقة في الهيمنة على الحرب وتحقيق النصر ، وأنه أي الأسطول البحري القادر الوحيد على تحقيق أهداف وأغراض الإمبراطورية .

وأخيراً اتخذت اللجنة قرارها النهائي باستعمال الطائرات المدنية العادية أي غير المائية للطيران عبر أجواء الساحل العربي نحو الهند ، واتخاذ

الشارقة محطة توقف وهبوط لتلك الطائرات وبناء المدرج المناسب للهبوط والإقلاع وكذلك المطار ومكان استراحة المسافرين وقضاء الليل هناك . كما تم الاتفاق على ضرورة تشكيل قوة حراسة صغيرة مكونه من أفراد من سكان المنطقة لتوفير الحراسة للمطار على أن تذهب السفينة الحربية لترسو قرب الشاطيء وأن يتم تنفيذ كل تلك الإجراءات بسرعة وبدون تأخير .[٣٢]

لذلك وبناء على توصيات لجنة الدفاع الإمبراطورية ، فقد أبحر بيسكو ووصل الشارقة والتقى بحاكمها الشيخ سلطان بن صقر القاسمي ، فوجده على العكس من حاكم رأس الخيمة ، إذ رحب بالمقترحات البريطانية ووافق على تأسيس مطارٍ ومكان استراحة ليلية لركاب طائرات الخطوط الجوية قرب بلدة الشارقه ، وتمت موافقته المبدئية على ذلك في فبراير ١٩٣٢ ، وكان دافعه هو ما ستدره عليه هذه العملية من أموالٍ يحتاجها لتوزيعها على القبائل الموالية له .

غير أن تلك العلاقة الجديدة بين الحاكم وبريطانيا لم يكن وقعها جيداً في النفوس هناك وهو الأمر الذي لم يحسب الحاكم له حساباً ، إذ سرعان ما عارض الاتفاق بعض أفراد أسرته وبعض وجهاء وأعيان الإمارة ، إذ اعتقد هؤلاء الناس بأن وجود الإنجليز بهذا الشكل في الإمارة سيمنعهم من ممارسة تجارة استيراد الأيدي العاملة والتي كانت تسميها بريطانيا تجارة الرقيق كما بينا ذلك في فصلٍ سابق من هذا الكتاب ، علاوة على أن وجودهم بالقرب من عاصمة الإمارة واختلاطهم بالأهالي مُضرٌ بالتقاليد

والأعراف الاجتماعية . لذلك قاموا بحملة تحريض ضد الاتفاقية بين أوساط الناس وحكام الإمارات المجاورة خاصة حاكم إمارة رأس الخيمة الذي اتهم ابن عمه حاكم الشارقة بالتهاون والتقصير .(٣٣)

لذا فعندما عاد بيسكو إلى الشارقة مرة ثانية في أبريل من العام نفسه ليحصل على الموافقة النهائية من الحاكم ، وجد أن الوضع قد تغير عما سبق ، وقد اضطر بيسكو إلى مغادرة الشارقة بسبب رداءة الجو بدون أن يتمكن من الحصول على موافقة الحاكم ، وأودع مهمة إجراء المناقشات بيد الوكيل الوطني السيد عيسى بن عبداللطيف ليقوم بالمهمة بدلاً عنه ، وأعطاه المعلومات الخاصة بالموضوع كله على أمل أن يتمكن من إقناعه بالموافقة (٣٤)

غير أن المعارضة الشديدة التي جابهها الشيخ سلطان من السكان دفعته إلى التصريح لعيسى بأنه غير قادرٍ على الموافقة على منح التسهيلات الجوية لأنه وإن كان راغباً بذلك إلا أنه لا يريد مخالفة إخوته وأفراد أسرته المعارضين لعملية منح التسهيلات الجوية .(٣٥)

لكن ذلك الرفض لم يثبط من عزيمة بريطانيا عن المضي قدماً بالموضوع ، إذ على الرغم من أن إيران مددت عقد الطيران لمدة شهرين ، غير أن ذلك كان غير كافٍ لكل من وزارة الطيران والخطوط الجوية اللتين كانتا تريان أن موضوع الخط العربي برمته أصبح ضرورة استراتيجية للإمبراطورية ، وأنه يجب تنفيذه قبل نهاية مدة التجديد مهما كلف الثمن . فقررت بريطانيا في

شهر مايو أن تقوم باستعراض عضلاتها في الخليج وأوعزت إلى السفن الحربية : (ترايد) و(فووي) و(شوريهام) و(بيدفور) بالتوجه نحو الخليج .

وكان السيد عيسى بن عبداللطيف قد بعث تقريراً إلى المسؤولين البريطانيين بين فيه أن فشلهم في إقناع الشيخ سلطان بن صقر يعتبر هزيمة كبرى لهم ، مما حفزهم على معالجة الأمر بقوة يدفعهم إلى ذلك أيضاً اعتقادهم بأنهم إذا ما أخفقوا في استعمال الخط العربي بفشلهم في بناء مطارٍ في الشارقة ، فإن تأثيره السياسي سيكون بالغاً ، إذ سيؤكد ذلك للحكّام الآخرين بأن معارضتهم لبريطانيا قد نجحت وأنهم قادرون على معارضتها في أمورٍ أخرى مستقبلاً .(٣٦)

وعليه فقد صدرت الأوامر في شهر مايو من ذلك العام لقائد الأسطول بالتوجه بالمدمرة (ترياد) نحو الشارقة والقضاء على أية معارضة تقوم هناك .(٣٧) إلا أن هذا القائد وجد حينما وصل هناك أن الموقف شائك فكتب يقول :

«إن المعارضة هنا منتظمة وقوية يقودها إخوة الحاكم ويساندها أعيان البلدة» .(٣٨)

أما الرأي العام في الإمارة فقد عارض الوجود الأجنبي فيها خوفاً على التقاليد والعادات خصوصاً حرمة البيوت والمناطق السكنية التي لا يجوز أن يطأها غريب أو أجنبي خاصة في موسم الغوص حيث تبقى النساء وحدهن بدون رجال مما يعرضهن للخطر . وقد استغلت المعارضة هذه

النقطة الحساسة فأثارتها بشدة بوجه الوجود الأجنبي وبالتالي بوجه الاتفاقية .[٢١]

ولكن تلك المعارضة لم تكن شاملة لكل الناس إذ كانت هناك طبقة من تجار الشارقة ودبي ممن أتفقوا بالرأي رغم المنافسة بين البلدين على أن الوجود الأجنبي في البلد سوف لن يضر بالتقاليد والعادات ، بل على العكس فإنه يجلب لها منفعة مادية وينشط الحركة التجارية . غير أن جهود تلك الجماعة المعتدلة قوبلت بمعارضة قوية من الجماعات المتشدّدة الذين كان تأثيرهم قوياً على الحكام . وهذه الجماعة (المثيرة للشغب) على حد تسمية الإنجليز لهم وجدت سنداً شعبياً مؤيداً لها ، فهم أغمضوا أعينهم عن كل المنافع المادية المتوقعة من نجاح المشروع التي ستقوم في البلد مثل تنشيط حركة الميناء وقيام خدمات بريدية علاوة على الإيرادات المالية التي ستدفعها بريطانيا للإمارة عن إيجار المطار . إذ أصر هؤلاء على اعتقادهم بأن المشروع سيهدم أعرافهم ويهدم معها تجارتهم الوحيدة التي صاروا يمارسونها إثر انهيار تجارة اللؤلؤ .

غير أن البريطانيين لم يكترثوا لتلك المعارضة ، بل اندفعوا في طريقهم للتفاوض مع الحاكم . ففي الثالث من شهر مايو ١٩٣٢ ، اجتمع بيسكو بالشيخ وإخوته وأخبرهم بكل صراحة بأنه سيأخذ بالموافقة الخطية السابقة للشيخ على المشروع ويعمل بها ولن يأخذ بتراجعه عن تلك الموافقة ، لذلك فإن المطار سيُبنى سواء وافق الشيخ على ذلك أم لم يوافق ، كما أنه سيقطع

عنه المساعدات المالية إلى أن يعلن موافقته الرسمية .(٤٠)

وقد وافقت حكومة الهند على إجراءات بيسكو المتشددة وكتبت إليه قائلة :

«إننا متفقون تماماً ومهما كانت الأسباب على أنه حان الوقت للضغط والعمل على تأسيس الخط العربي» .(٤١)

كما اقترحوا عليه ولغرض إظهار قوتهم بشكلٍ فعّال أن ترابط إحدى السفن الحربية هناك .(٤٢)

وهكذا وجد الشيخ سلطان بن صقر القاسمي حاكم الشارقة نفسه في ورطة حقيقة إذ يقف حائراً بين الرضوخ لمطالب الإنجليز التي تبدو جادة جداً هذه المرة ، وبين الإذعان لمطالب المعارضة والتزاماته تجاه شعبه . كما أن هذه القضية قسمت التجار إلى قسمين ، معارض ومؤيد ، فصار هناك شرخ بين الطرفين .

وإزاء تلك المشكلة فإن الحاكم استدعى والد زوجته الشيخ عبدالرحمن بن سيف حاكم بلدة الحيرة وكان هذا الرجل قد مر بتجربة قاسية مع الإنجليز وطلب مشورته بالأمر ، فأشار عليه الأخير بعدم معارضة الإنجليز مذكراً إياه بقوتهم العسكرية التي لا طاقة له على مقاومتها .(٤٣)

غير أن الحاكم اقتنع أخيراً بنصيحة تقدم بها تاجران مشهوران وهما السيد حميد بن علي بن كامل ، وهو تاجر لؤلؤ كبير عاش في باريس مدة سبع سنوات وتأثر بالمدنية الأوربية لذا كان مدركاً لفوائد الخط الجوي للشارقة ،

والآخر هو السيد عبدالله بن عبدالرحمن بن فارس الذي شغل فيما بعد منصباً إدارياً مهماً عند حاكم الشارقة .[44] وقد حاول إخوة الشيخ أن يثنوه عن موافقته غير أنهم لم يوفقوا بذلك .[45]

ومن جانبه قام الوكيل الوطني عيسى بن عبداللطيف السركال بدور فعالٍ في اقناع إخوة الشيخ بالتخفيف من حدة معارضتهم . وأخيراً تغلب الشيخ سلطان على تردده فوقع في العشرين من مايو ١٩٣٢ على اتفاقية سرية اعتمدت في نصوصها على مسودة اتفاقية تم إعدادها في لندن وأعطيت للمقيم السياسي لتنفيذها .

وعندما سمع بيسكو بما حصل وما تحقق ، فإنه قام بزيارة الشارقة في شهر يونيو من العام نفسه لكي يحصل على اتفاقٍ وتوقيع رسمي على الاتفاقية .

غير أنه اكتشف أثناء وجوده هناك أن إخوة الشيخ لا زالوا على معارضتهم للمشروع وأنهم كانوا يذهبون ليلاً ويزيلون العلامات التي وضعها الفنيون كإشارات لهبوط الطائرات .

كما تعرض الشيخ سلطان إلى ضغوط من مجتمع تجار دبي الذين هالهم أن تأمر بريطانيا سفينة نقل البريد التي كانت تنقل البريد ما بين الهند والخليج بأن تغير مسارها فترسو في الشارقة بدلاً من دبي حيث اعتادت على الرسو هناك منذ زمن طويل .[46]

كما سرت إشاعة مفادها أن تجار الشارقة اجتمعوا بالحاكم وأخبروه بأنهم

سيدعمون موقفه إن هو استطاع أن يجعل السفينة البريطانية ترسو في الشارقة بدلاً من دبي . وهكذا صار التنافس التجاري بين المشيختين يلعب دوراً مهماً في هذه القضية .

وحقيقة الأمر أن الشيخ سلطان حينما وافق على الاتفاقية السرية فإنه وضع شرطاً ، وهو أن تقوم سفينة الشحن التابعة لشركة الملاحة البريطانية - الهندية (BISN) بالتوقف في الشارقة علاوة على توقفها في دبـــي[٤٧] وتكمن أهمية هذه السفينة في أنها علاوة على نقلها البريد فإنها تنقل مختلف البضائع التجارية من الهند إلى الساحل العربي ، كما أنها تعود محملة باللؤلؤ الذي يجد سوقاً له في بومبي مما جعل من دبي سوقاً تجارياً يأتي إليها التجار من مختلف الإمارات للمتاجرة ، فلما وافق المقيم السياسي البريطاني على طلب حاكم الشارقة أن تتوقف هذه السفينة في إمارته أيضاً ، وأرسل ممثلاً عن السفينة إلى الشارقة لدراسة إمكانية الرسو هناك ، وصلت أنباء تلك الزيارة إلى تجار دبي فثارت ثائرتهم لأنهم أيقنوا أن تجارتهم تعرضت إلى هزة شديدة .

وصلت تلك الأنباء إلى بيسكو ، فقرر أن يقوم بزيارة إلى الإمارات للتحدث مع التجار ، ولإنهاء التوقيع الرسمي على الاتفاقية مع الشارقة وأخذ معه الكولونيل ديكسون ، المقيم السياسي البريطاني في الكويت ، وهو دبلوماسي يجيد التكلم باللغة العربية كما أنه يعرف العادات والأعراف العربية ، وأبحر الاثنان متجهين نحو الشارقـــة في الثانـــي من

يوليو تموز ١٩٣٢ .

وكان بيسكو يعاني منذ زمن من جلطة دموية في القلب ، وفي الطريق أصابته نوبة شديدة مات على إثرها ، فتم دفنه بإلقاء جثته في البحر باحتفال عسكري وحسب المراسيم المعمول بها في البحرية البريطانية .(٤٨)

وهكذا وجد المقدم ديكسون نفسه وحيداً فقرر أن يأخذ بالمهمة على عاتقه وأن يقوم بتنفيذها .(٤٩) وعندما وصل إلى الشارقة اجتمع بالحاكم هناك وأخبره بموافقته على أن ترسو السفينة في الشارقة وأن ممثلاً من تلك السفينة سيحضر لزيارته لهذا الغرض(٥٠) ، وبناءً على ذلك ففي ٢٢ يوليو ١٩٣٢ تم التوقيع على المعاهدة التمهيدية . وما إن عاد ديكسون لسفينته حتى وجد قائد السفينة الحربية (بيدفورد) في انتظاره هناك وبيده برقية جاء فيها : لا تتخذوا أية إجراءات لحين وصول المقيم السياسي الجديد السيد تريشارد فاول (T.C. FOWLE) .(٥١)

وقد تبين فيما بعد أن هذه البرقية كانت بحوزة قائد السفينة منذ مدة غير أنه أخفاها ولم يقدمها لديكسون إلا بعد أن أنهى هذا التوقيع على الاتفاقية . وقد برر القائد موقفه بقوله : «لقد حان الوقت لعمل شيء يذكر ، وما لم يتم عمله الآن ، فلسوف لن يرى الاتفاق النور أبداً» .(٥٢)

وقد أيد هذه الخطوة الوكيل الوطني الذي وجد في التوقيع على الاتفاقية إنهاءً للمشكلة التي قد تتعقد أكثر لو توقفت في انتظار وصول المقيم الجديد . ومما لا شك فيه أن شخصية ديكسون ودبلوماسيته وإجادته اللغة

العربية قد لعبت دوراً مهماً في تذليل العقبات وبالتالي التوقيع . وعندما وصلت تلك الأنباء إلى حكومة الهند تلقتها باستغراب غير أنها سكتت عنها ووافقت عليها .

كانت مدة الاتفاقية إحدى عشرة سنةً ، وافق الحاكم فيها على إنشاء مطارٍ ودار استراحة ، كما تعهد بحراسة هاتين المنشأتين وضمان سلامة الركاب . ومن جانبهم وافق الإنجليز على منحه مبلغاً من المال ليقوم ببناء الاستراحة ، كما وافقوا على دفع إيجار له قدره ٨٠٠ روبية هندية ، علاوة على خمس روبيات عن كل طائرة تنزل في المطار ما عدا طائرات القوة الجوية ، كما وافقوا على منحه مساعدة مالية شهرية بشكل شخصي له قدرها ٥٠٠ ربية ، (٥٣) على أن يقوم هو بدفع أجور حراس المطار ودار الاستراحة من حسابه الخاص .

وبدأ التنفيذ فوراً ببناء المطار ودار الاستراحة ، ووصل ضابط إشارة من القوة الجوية ليقوم بتشغيل جهاز اللاسلكي مع الطائرات . وفي شهر سبتمبر من عام ١٩٣٢ كان كل شيء جاهزاً لاستقبال الطائرات الذاهبة إلى الهند عبر الخط الجوي العربي .

وبعقد تلك الاتفاقية تم التغلب على أكبر عائق في موضوع الطريق الجوي العربي ، إذ تلتها سلسلة من الاتفاقيات نظمت الاتصال ما بين بريطانيا والهند برحلتين اسبوعياً . وعلى الرغم من أن تلك الاتفاقيات لم تستثنِ شركات الطيران الأوربية الأخرى ، غير أنها فرضت قيوداً على

دخولها المنطقة ، وبذلك أصبحت المنطقة حكراً بيد البريطانيين عسكرياً ومدنياً .

لقد كان من نتائج عقد تلك المعاهدة ، هو ظهور الإنجليز بكثرة في الإمارة ، إذ صار الأهالي يشاهدونهم وهم يتجولون هناك ، بينما لم يكن الأمر في السابق كذلك إذ كانوا في سفنهم بحراً . وفي أول أيامهم لم يقيموا لهم ثكنات عسكرية ولا أية مؤسسات أخرى ، إنما اقتصر وجودهم كأفراد يأتون أحياناً إلى دار المقيمية . وكان من الطبيعي أن وجود المطار هناك قد تبعه وجود شركة للاتصالات السلكية والتلغرافية وقد فتحت هذه الشركة أبوابها للجمهور أيضاً .[٥٤] فصارت النتيجة أن وجدت هناك مجالات عملٍ وأشغالٍ جديدة مما أنعش السوق التجاري ، وجعلت الحاكم يغض الطرف عن شركة المواصلات الجوية التي تأسست وباشرت أعمالها هناك بدون أخذ موافقته المسبقة على ذلك .

وظهرت نتيجة ثانية لعقد المعاهدة ، وهي أن حكومة الهند التي كانت سياستها السابقة تقوم على عدم التورط بالتدخل بالنزاعات التي تقوم بين المشيخات أو بين القبائل إذا ما حدثت على الأرض ولا تتدخل إلا إذا كانت تلك النزاعات تنشب بحراً وتؤثر على أمن سفنها العاملة في الخليج . قد أخذت وبناءً على طلب الحاكم بوضع بند خاص في الاتفاقية ينص على أنه وفي حالة تعرضه إلى عدوان بري فإن على بريطانيا القيام بمساعدته ،[٥٥] وقد وافقت على ذلك ومنحته حماية شبيهة بالتي وقعت عليها مع حاكم

قطر عام ١٩١٦ . غير أن الشيخ القاسمي عالج موضوع الحماية البريطانية له بحكمة ودهاء ، إذ وضع شرطاً في المعاهدة ينص على أن لا تستغل بريطانيا وجود المطار في الشارقة فتقوم بالتدخل في الشؤون الداخلية للمشيخة وفرض سياستها هناك . وقد جاء هذا البند المهم في مكانه إذ صار شرطاً وبنداً في كل المعاهدات التي عقدها بقية الشيوخ فيما بعد مع بريطانيا .

فتح النجاح الذي حققه البريطانيون في الشارقة أعينهم على ضرورة تأسيس مطارات أخرى تستعمل عند الضرورة وإقامة محطات تزويد الطائرات بالوقود في مناطق أخرى في الإمارات ، فاتجهت أنظارهم إلى رأس الخيمة ودبي ، لكنهم جوبهوا بالاعتراضات السابقة نفسها من قبل أبناء الشعب وأهمها تلك التي تخشى على تقاليدهم وعاداتهم وأعرافهم الاجتماعية خاصة في رأس الخيمة التي هاجر إليها عددٌ من وجهاء وأعيان الشارقة احتجاجاً على اتفاقية الطيران ووجود مطار هناك ، فلم يبق للبريطانيين إلا التركيز على دبي .(٥٦)

لم تكن هذه المرة الأولى التي يحاول فيها الإنجليز فتح مطار مدني في دبي ، إذ كانت الأولى عام ١٩٣٠ بعد أن فشلوا في رأس الخيمة ، وفي تلك السنة طلب بيسكو من حاكم الكويت الشيخ أحمد الجابر الصباح أن يرافقه إلى دبي ويساعده على إقناع حاكمها بتلبية طلب الخطوط الجوية الإمبراطورية بفتح مطارٍ هناك .(٥٧) وعندما وصل الإثنان هناك اجتمعا

بالحاكم ويأفراد من أقربائه من قبيلة البوفلاسة الحاكمة هناك ، كما حضر الاجتماع عدد من وجهاء المدينة ودار نقاش طويل حول الموضوع ، انتهى بالرفض من قبل دبي ، بحجة أن تواجد البريطانيين في المنطقة سيدفعهم إلى التدخل بشؤونها المالية والسياسية ، وهو الأمر الذي لا يريده المتنفذون هناك .(٥٨)

وفي شهر ديسمبر من عام ١٩٣١ استلم المقيم السياسي البريطاني تعليمات من حكومته تخص موضوع الطيران المدني في دبي وهي الحصول على موافقة الشيخ لبناء دار استراحة وخزان وقود على طرف الخور لتزويد الطائرات المائية التي تحط في الماء بالوقود على أن يكون الشيخ مسؤولاً مسؤولية تامة عن أمن وسلامة تلك المنشآت والطائرات والركاب . ولما لم يحصل البريطانيون على استجابة واضحة من الحاكم الشيخ سعيد بن مكتوم ، فقد طلبوا من الوكيل الوطني السيد عيسى بن عبداللطيف التدخل في الأمر ، وأوعزوا له في عام ١٩٣٢ أن يبلغ الحاكم بأنهم يطلبون موافقته لإقامة تسهيلات طيران لطائرات القوة الجوية على أن يتم تحويلها لاستخدام الخطوط الجوية المدنية فيما بعد .

غير أن الشيخ سعيد طلب مهلة للتشاور مع أولاد عمه المعارضين للموضوع وأفراد آخرين ، وقد أصر هؤلاء الاشخاص على الرفض مما حدا به إلى رفض كل المقترحات ولم يوافق إلا على بناء خزان الوقود كما وافق على تسيير زورق يجلب الوقود من مستودع الشارقة إلى دبي بشرط أن يتم

بناء الخزان تحت إشرافه بحيث لا يصير قاعدة ومعسكراً كبيراً في المستقبل .
وكان الخوف من وجود منشأة بريطانية هناك هو ألا تستخدم مكاناً يلجأ إليه الغواصون والهاربون من الخدمة في مراكب الغوص من المديونين بمبالغ مالية كبيرة للممولين وكبار (الطواشين) أي تجار اللؤلؤ ، إذ قد يلجأ هؤلاء إلى الإنجليز يطلبون حمايتهم بحجة أنهم عبيد أرقاء هربوا من أسيادهم طلباً للحرية كما بينا ذلك في فصلٍ سابقٍ . إذ كان قد طرق أسماع أهل دبي خاصة كبار تجار اللؤلؤ فيها أن أمراً شبيهاً بهذا قد حصل في زنجبار الواقعة في شرقي أفريقيا فالإنجليز هناك فتحوا أبوابهم وقبلوا لجوء كل من يدعي بأنه عبد مضطهد من سيده ، مما أربك الأمور في ذلك البلد .[٥١]

أما مخاوف الشيخ سعيد وهواجسه من المشروع فقد كانت أغلبها في محلها ، إذ كان يخشى من أن يؤدي التواجد البريطاني في إمارته إلى ازدياد نفوذهم السياسي فيها ، وبالتالي تدخلهم في شؤون الحكم وبذلك يفتح باباً على نفسه وعلى بقية الحكام يصعب سده ، وهو مع تسليمه بأن المشروع سيدر عليه إيراداتٍ ماليةٍ غير أنه من ناحية أخرى سَيَشُقُ شقاً يصعب رتقه مع المعارضة والتي قد تتصاعد فتشمل مستشاريه وأعوانه من الذين يحضرون مجلسه ، فتكون النتائج وخيمة على إمارته .

وكعادتها فإن بريطانيا لم تكترث لاعتراض الحاكم أو الأهالي إذ قررت أن تمضي قدماً في المشروع ، وأن تتخذ إجراءات صارمة ضد دبي في حالة استمرارها بالرفض فأوعزت إلى الوكيل الوطني أن يخبر الحاكم بأنه إذا لم

يرضخ ويوافق على المطالب فإن بريطانيا ستفرض عليه عقوبات اقتصادية . وتتمثل تلك العقوبات في منع تجار اللؤلؤ من السفر إلى بومباي لتصريف اللؤلؤ هناك ، كما ستوقف معاونة أولئك التجار في الحصول على الديون التي بعهدة الغواصين علاوة على عدم تسليم الغواصين الذين يهربون من المموِّلين ، كما ستمنع استيراد الأسلحة وتسحب كافة إجازات الشحن(٦٠)

ومن البديهي أن تطبيق هذه العقوبات على دبي يعني تهديم أعمدة اقتصادها الوطني و هو الأمر الذي لم يكن يهم بريطانيا بقدر ما يهمها أن يخضع الحاكم لمطالبها .

ولكي يؤكدوا للحاكم أنهم يعنون ما يقولون فقد باشروا بفرض العقوبات بأن امتنعت حكومة الهند من تسليم الغواصين الذين برقبتهم ديون والهاربين منهم إلى رأس الخيمة .(٦١) فهزت تلك العقوبة الحاكم وتجار اللؤلؤ مما أجبرهم على إعادة النظر في موقفهم فكانت النتيجة أنهم وافقوا على إقامة القاعدة الجوية وتم التوقيع على الاتفاقية في شهر نوفمبر من عام ١٩٣٣ . ومن الواضح أن الحاكم كان سعيداً بهذه الاتفاقية التي ستؤمن له دخلاً مالياً مثل الدخل الذي كان صنوه حاكم الشارقة يتمتع به منذ شهر يوليو ١٩٣٢ .

وقد نصت الاتفاقية على تشييد خزانات ومحطات وقود طائرات وبناء رصيف يمكن أن تحط بقربه الطائرات الحربية المائية ، كما يمكن للطائرات المدنية استعماله فيما بعد .

أما السفينة التجارية التابعه لشركة الملاحة البريطانية – الهندية (BISN) فقد صارت ترسو في الشارقة مرة كل أسبوعين ، بشرط أن يتم تحميلها بما لا يقل عن ٥٠٠ طرد من البضائع في كل مرة تقف فيها هنـــاك .(٦٢)

وبالتوقيع على الاتفاقيتين ، فقد بدأت بوادر الانتعاش تبدو على حركة الطيران في منطقة الساحل العربي ، إذ حطت أول طائرة في مطار الشارقة قادمة من جوادر بتاريخ ٥ اكتوبر ١٩٣٢ وعلى متنها أربعة ركاب وكانت من طراز (هانو) ومتجهة غرباً نحو لندن .

وفي يوم ٧ أكتوبر حطت طائرة ثانية متجهة شرقاً وكان على متنها قائد القوة الجوية البريطانية العاملة في العراق ومعه نائبه اللذان قاما بالاطلاع وتفتيش وضعية المطار في الشارقة .(٦٣)

وقد شهد عام ١٩٣٣ سفرات جوية منتظمة ما بين لندن والهند عبر السواحل العربية للخليج ، وكانت الرحلة تستغرق حوالي اثني عشر يوماً ، بطائرات نقل ما بين أربعة إلى عشرة ركاب فقط ، ويقوم بها في الغالب موظفو الحكومة الذين يعتمدون في سفرهم إلى الهند بواسطة الجو إذ تضمن لهم تلك الرحلة متعة مشاهدة أماكن جديدة .

ومن الطبيعي أن الطائرات يومذاك كانت صغيرة وغير مكيفة الهواء وتدوي في داخلها أصوات المحركات بشكل قوي . كما أن الخدمات الأرضية في مطار الشارقة أو دبي لم تكن قد تطورت وتحسنت بعد كما أن الاتصالات اللاسلكية مع الطائرة ضعيفة والمدرجات لم تكن مكتملة علاوة

على نقص المعلومات التي يجب تزويدها للطيار بشأن رحلته القادمة ، كما أن تسهيلات عملية الهبوط ليلاً كانت معدومة ، لذلك فقد كانت عمليتا هبوط وإقلاع الطائرات صعبة . هذا إلى جانب أن الأحوال الجوية لم تكن ملائمة دائماً فالجو حار رطب وقد تهب رياح شديدة من البحر أو تهب عواصف رملية من الصحراء تعيق عمليات الهبوط والإقلاع أيضاً ، كما أنه إلى أن تم بناء دار الاستراحة ، فقد كان المسافرون يقضون الليل في خيمة منصوبة بها بعض وسائل الراحة وكان النوم داخلها مشوقاً أحياناً للأجانب باعتباره شيئاً جديداً لهم ، غير أن الأمور تحسنت فيما بعد ، إذ تم تشييد دار الاستراحة وتم تجهيزه بالكهرباء والماء البارد والحار علاوة علي الماء المثلج إذ كانت صناعة الثلج والتي كانت تعتبر من الكماليات يومذاك قد بوشر فيها في منطقة الخليج .

لذلك يمكن القول عموماً بأن بناء مطار ودار استراحة يمكن أن يقضي فيه المسافرون ليلة كان نصراً للعمليات الأرضية المتممة لمد الخطوط الجوية (٦٤) ، فهناك يتم تزويدهم بوجبات طعام جيدة ومنام مريح يسهل لهم سفرهم ومتابعة رحلتهم جواً في صباح اليوم التالي . (٦٥)

غير أنه يجب ألا ننسى أن كل تلك التسهيلات في المطار تتلاشى وتصبح صعبة جداً صيفاً فدرجة الحرارة ترتفع إلى حوالي ١١٠ فهرنهايت . ولم يكن تكييف الهواء معروفاً يومذاك ، لكن المسافرين لم يكترثوا كثيراً لتلك الصعوبات ما دامت الخدمات الأخرى التي تقدمها الخطوط الجوية جيدة .

وعلى كل حال فقد تم تحسين تلك الأوضاع بالتدريج ، بحيث أصبحت الشارقة فيما بعد مكاناً مهماً كحلقة وصل في ذلك الطريق الجوي .

وعلى كل حال وقبل أن نختم هذا الفصل لا بد أن نوضح بأن الظروف والأحوال التي تم فيهما التوقيع على اتفاقيتي الشارقة ودبي ، كشفت وجهاً آخر للسياسة البريطانية في منطقة المشيخات .

ففي خلال المناقشات والمناورات التي أجرتها بريطانيا مع الحاكمين ، فإنها كانت مدركة على أنها يجب ألاّ تتبع معهما سياسة الشدة بحسب ما تعني هذه العبارة من مفهوم عندها لأنها كانت تخشى أن تؤدي سياسة العنف إلى أعمال تخل بسلامة المطارات هناك ، فالمطاران في كلٍ من الشارقة ودبي أُقيما لأغراضٍ مدنية ، وإن كان الأصل في تأسيسهما للأغراض العسكرية ، فهما على العكس من مطار رأس الخيمة الذي تأسس لأغراض عسكرية صرفة .

ومن البديهي أن أي عمل مخلٍ بسلامة المنشآت أو الركاب يقع في أحد تلك المطارات يكون تأثيره سيئاً على خط الطيران ككل ، لذلك فإن كسب ود الحكام والشعوب واتباع سياسة لينة معهم أمر مهم في بقاء هذا الخط .

غير أن تلك السياسة الهادئة التي كانت تتبعها تنقلب إلى سياسة صارمة إذا ما احتاج الأمر إلى ذلك ، خاصة حينما تتطلب الظروف مد خط جديد ، فلقد صار للإنجليز خبرة جيدة في أحوال الخليج العربي بعد أن امتدت خطوطهم الجوية لتربط منطقة (المشيخات) بالهند من جهة وبوشهر

على الساحل الفارسي من جهة أخرى .

وفي الفصل القادم سنبين كيف اتبع الإنجليز سياسة العنف والشدة بعد أن أثبتت سياسة اللين عدم جدواها حسب ادعائهم ، وذلك عندما أرادوا عمل تسهيلات أرضية لخط جوي جديد في كل من إمارة أبوظبي وبلدة كلباء المطلة على البحر العربي والمحيط الهندي .



هوامش الفصل الثالث

(1) I. O. L&R, L/P&S/18/B 414, Air Communications in the Persian Gulf, report by the Air Ministry , 23 August 1928, B. 5519/28 .

(٢) لقد كانت هذه الخدمات تقوم بها في أول الأمر شركة شبه الجزيرة والمشرق التجارية . وقد ثارت بعض المشاكل مما حدا باستخدام الطائرات المائية عبر البحر الأبيض المتوسط . أنظر كتاب السير هاري برتن المعنون (BY AIR) لندن ١٩٣٣ ص ١١٣-١١٤ .

(3) See Robin Higham, Britain's Imperial Air Routes, 1918 - 1939 (London, 1960) , fn, P. 123 .

(4) H. Burchall, "The Political Aspect of Commercial Air Routes" (hereafter cited as Burchall), JRCAS, 20, January, 1933, Burchall, P. 78;

أنظر الخارطة رقم (٤) .

(٥) كانت العلاقات بين بريطانيا وإيران خلال العشرينات وأغلب سنوات الثلاثينات تشوبها المرارة ، وذلك بسبب امتيازات النفط التي حصلت عليها الشركة البريطانية (APOC) في إيران ، فحينما صعد إلى سدة الحكم رضا شاه في أوائل العشرينيات ، أجبر تلك الشركة على الموافقة على عقد نفطي جديد معه غير العقود التي وقعتها مع بعض حكام المقاطعات المتفرقين هناك . كما أن قضية الطيران والمطارات التي حدثت في أواسط ذلك العقد زادت من حدة الخلافات . وفي عام ١٩٣٢ وبسبب الأزمة المالية العالمية فإن شركة النفط البريطانية لم تدفع حصة إيران من العائدات ، مما أثارت سخط الشاه فالغى امتيازها . وقد أثارت هذه الفعلة حنق الحكومة البريطانية الشديد ضده .

لمزيد من التفاصيل أنظر كتاب (تاريخ شركة النفط البريطانية ١٩٠١ - ١٩٣٢) الجزء الأول ص ٦٠٣ - ٦٣١ ، لمؤلفه أر . فيرير ، لندن ١٩٣٢ .

(6) I. O. L&R, L/P&S/10/1206, a note by Biscoe, the PR, Bushire, 6 July 1931 .

(7) Burchall, p 78 .

(8) Ibid., P. 82 .

(9) I. O. L&R, L/P&S/10/1205, the PR, Bushire, to the Government of India, 19 Feb. 1927, No. 53-S of 1927 .

(10) Burchall, P. 82 .

(11) Ibid., P. 86 .

(12) I. O. L&R, L/P&S/10/1205, the PR, Bushire, to the British Minister, Tehran, 21 August 1930, No 121/440-S of 1930 .

(13) Ibid.

(14) I. O. L&R, L/P&S/10/1206, a memo by Laithwaite, the India Office, 11, 1930 .

(15) PRO, CAB 51/1, a meeting for the Committee of Imperial Defence, Standing Ministerial Sub-Committee For Questions Concerning The Middle East, (cited hereafter as CID) (M. E. (M) 8, Eastern Air Route, 9 Nov. 1931 .

(16) PRO, CAB 51/2, a meeting for the CID, No 12. November, 1931 .

(17) PRO, CAB 51/1, a meeting for the CID, No, 8, November, 1931 .

(18) Ibid .

(19) PRO, CAB, 51/2, a meeting for the CID, 2 Nov. 1931 .

(20) PRO, Cab/51/1, CID, Standing Ministerial Sub-Committee For Questions Concerning The Middle East, Meeting No. 11, December 1931.

(21) Ibid .

(22) I. O. L&R, L/P&S/10/1206, memo prepared by Laithwaite, the India Office, 10 July 1931 .

(23) Ibid, C.C. Barrett, Councl General, Khorasen, to Government of India, 17 May 1930, No. 446 .

(24) PRO, CAB/51/1, CID, Standing Ministerial Sub-Committee For Questions Concerning The Middle East, Meeting No. 11, December 1931 .

(25) Bentley, P. 183 .

(٢٦) مقابلة شخصية أجريتها في دبي بتاريخ ٦/يناير/١٩٨٧ مع السيد عبدالله بن فارس .

(27) PRO, CAB/51/1, a meeting for the CID, 2 November 1931, No.12.

(٢٨) يذكر السيد جي ريندل من وزارة الخارجية البريطانية . إن إيران اتخذت من الموافقة المؤقتة ذريعة لدفع بريطانيا إلى الموافقة على أي شيء ترغب فيه ، كما أنه يذكر أنه كان على وزارة الخارجية الراغبة نقل الخط الجوي إلى الأجواء العربية أن تعمل بشدة في سبيل تحقيق ذلك حيث كان عليها اقناع الدوائر المعنية الأخرى في الحكومة البريطانية . وقد تحقق ذلك في شهر مايو ١٩٣٢ .

أنظر مذكرات جي راندل الموجودة في كلية سانت انتوني / أوكسفورد ، بريطانيا .

(29) PRO, CAB/51/1, a meeting for the CID, May 1932, M. E. (M), 15.

(30) Ibid .

(31) Ibid .

(32) Ibid .

(33) I. O. L&R, L/P&S/12/1966, Political Minute paper, P.Z. 4154- 1932 .

(34) Ibid ., T. from the PR, to the S of S for India, 20 April 1932, P.Z. 2438 .

(35) Ibid ., T. from the PR, Bushire, to the Government of India, 7 May 1932, P.Z. 2736/1932 .

(36) Ibid .

(37) Ibid ., Appendix No. 1 to SNO, Communication No. 126/587, 10 June 1932, P.Z. 6685/32 .

(38) Ibid .

(٣٩) أنظر جريدة الاتحاد العدد ٥٠٨ في ٥ /ديسمبر/١٩٨٥ مقابلة مع ناصر عبداللطيف السركال .

(40) I. O. L&R, L/P&S/12/1966, Appendix No. 1 to SNO, Communication No. 126/587, 10 June 1932, P.Z. 6685/32 .

(41) Ibid ., Annex B, a meeting for the CID, M.E. 15, held in May 1932; T. form Government of India, to S of S for India, 9 May 1932 .

(42) Ibid ., the Government of India, to S of S for India, London, 9 May 1932, P.Z. 2800/1932 .

(43) Ibid ., P.Z. 6685/32, Appendix No. 1 to SNO, Communication No. 126/587, 10 June 1932 .

(٤٤) جريدة الاتحاد المصدر نفسه ، يؤكد السيد عبدالله بن فارس أن الشخص المذكور لم يكن ذا تأثير على الحاكم ، لكن بعض شهود العيان يؤكدون رواية ناصر بن عبداللطيف .

(٤٥) جريدة الاتحاد ، المصدر نفسه .

(٤٦) مقابلة شخصية مع ناصر بن عبداللطيف السركال تمت في دبي بتاريخ ١٩٨٦/٣/١٠ .

(47) Historical Summary of Events in the Persian Gulf Shaikndoms and the Sultanate of Muscat and Oman, 1928 - 1953, (hereafter cited as Historical Summary) , Archive Editions (London, 1987), P. 164 .

(48) I. O. L&R, L/P&S/12/1966, Political Agent, Kuwait, to the Government of India, 4 August 1932, P.Z. 5051/1932, No. 121.

(49) H. R. P. Dickson, Kuwait and Her Neighbours, (hereafter cited as Dickson) (London, 1956), P. 345 .

(٥٠) يعترف ديكسون في مذكراته أنه لم يستلم أوامر من حكومة لندن بشأن استمراره بالمحادثات بل تصرف بهذا الأمر من نفسه . أنظر ديكسون ص ٣٤٦ .

(51) Dickson, P. 350 .

(52) Ibid .

(53) See I. O. L&R, R/15/4/4, "Agreement between Shaikh Sultan bin Saqar, Ruler of Sharjah, and the British Government For the Establishment of an Air Station", dated 22 July 1932 .

(54) Historical Summary, P. 168 .

(55) I. O. L&R, L/P&S/12/1966, the Political Agent, Kuwait, to the Government of India, 4 August, 1932, P.Z. 5051, No. 121.

(56) I. O. L&R, R/15/2/1883, Letter from Shaikh Sultan bin Saqr, the Ruler of Sharjah, to the PR, Bushire, dated, 10th of Dul Hijjah 1353, (15 March 1935), No. 386 .

(٥٧) جريدة الاتحاد ، المصدر نفسه . ولو أن هذه الزيارة لم تذكرها المصادر البريطانية . لكن السيد ناصر بن عبداللطيف السركال أكدها .

(٥٨) جريدة الاتحاد ، المصدر نفسه .

(٥٩) في خلال القرن التاسع عشر ، كانت زنجبار تابعة لسلطنة عُمان ، وفي عام ١٨٤٥ وقع سلطان مسقط على معاهدة مع الإنجليز بعدم جلب الأفارقة من زنجبار إلى ممتلكاته الأخرى .

(60) I.O. L&R, R/15/2/263, the PA, Bahrain, to the RA, Sharjah, 12 July 1933 .

(61) Ibid .

(٦٢) جريدة الاتحاد ، المصدر نفسه .

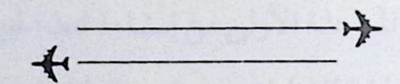
(63) I. O. L&R, L/P&S/12/1966, from the SNO, Persian Gulf, to the Commander in Chief, East Indies Station, 17 Oct. 1932, No. 226/587 .

(64) Harry Harper & Robert Brenard, Romance of the Flying Mail (hereafter cited as Romance of the Flying Mail) , (London, 1933), P. 137 .

(٦٥) مقابلة شخصية مع السيد أدورد هندرسن الضابط السياسي البريطاني في أبوظبي (١٩٥٩ - ١٩٦١) ، أجريتها معه في أبوظبي بتاريخ ١٩٨٩/٢/١٢ . كان السيد هندرسن ممثلاً لشركة النفط العراقية وقد وصل إلى منطقة الإمارات لأول مرة عام ١٩٤٨ ، وفي خلال وجوده زار عدداً من القواعد الجوية البريطانية ومن ضمنها قاعدة مدينة (كلباء) وقد أفادني قائلاً إن قضايا التنظيمات الأرضية لم تختلف كثيراً عام ١٩٤٨ عما كانت عليه في الثلاثينيات .

الفصل الرابع

4



توسيع الخط الجوي والتغييرات في السياسة البريطانية (١٩٣٤ - ١٩٣٧)

4

توسيع الخط الجوي والتغييرات في السياسة البريطانية

(١٩٣٤ - ١٩٣٧)

عندما تم إكمال المرحلة الأولى من إنشاء الخط الجوي المار فوق ساحل الخليج وأجواء منطقة الإمارات وصارت الطائرات المدنية والعسكرية تستخدم المطارات والقواعد الجوية الموجودة فيها ، فإن وزارة الطيران البريطانية راحت تعد العدة لتوسيع هذا الخط ببناء مطارات وقواعد جديدة في أماكن أخرى .

وبناءً على ذلك فقد أدركت بريطانيا أن لا بد لها وأن تعيد النظر مرة أخرى في سياستها التي تتبعها في الإمارات بصورة عامة ، وذلك لكي تتمكن من مسايرة الأحداث التي لم تقتصر على توسيع الخط الجوي واحتمال الحصول على امتيازات نفطية والتعامل مع المجتمع التجاري المتفتح وطموحاته ، ولكن عليها أيضاً مواكبة التطورات السياسية الجديدة هناك . ذلك أن الخط الجوي ومروره فوق أجواء الإمارات وأراضيها ، جعل البريطانيين أقرب من السابق في احتكاكهم بأحوال المنطقة ، وهو الأمر الذي أثار جدلاً واسعاً في الحكومة البريطانية حول السياسية التي يجب أن

تتبعها هناك ، إذ إن السياسة التي اتبعتها الحكومات السابقة كانت تحاول أن تبتعد عن التدخل في المشكلات الداخلية في الإمارات ، لأن تدخلها يؤدي إلى نفقات مالية هي في غنى عنها . لكن التجارب التي مرت بها سابقاً أجبرتها هذه المرة على اتخاذ إجراءات أخرى اتسمت بالشدة .

وقد بدأت بوادر ذلك في عام ١٩٣٣ حينما أصبحت الحاجة ملحة لإجراء تغييرات في الهيكل الإداري والنُظُم المعمول بها في الخليج ، فالمقيم السياسي البريطاني الموجود في بلدة (بوشهر) على الساحل الفارسي وجد نفسه غير قادر على حل كافة قضايا المنطقة خاصة بعد إنشاء الخط الجوي والتطورات التي حصلت في الإمارات إثر ذلك ، مما حدا به أن يطلب من حكومة الهند ربط الوكالة المحلية الموجودة في الشارقة بالوكالة السياسية في البحرين كي تعمل الأولى تحت إمرتها وإشرافها . وقد أوضح ذلك الطلب بالرسالة التالية :

« لقد ازدادت الأعباء الملقاة على الوكالة من ناحيتي الكمية والأهمية بالنسبة لمواضيع الخط الجوي والنفط والعلاقات التجارية والسياسية مع السعودية وغيرها . هذا إلى جانب أن وجود المطار في الشارقة أكسب منطقة المشيخات أهمية خاصة ، فلذلك وتسهيلاً للأمور وللاتصالات السريعة ، أقترح وضع وكالة منطقة (الساحل المتصالح) تحت سُلطة الوكيل السياسي في البحرين الذي يمكنه من زيارة المنطقة متى شاء وبسرعة بسبب المواصلات الجوية المتيسرة ».[1]

وهكذا واعتباراً من عام ١٩٣٤ تم إلحاق الوكالة المحلية الموجودة في الشارقة بالوكالة السياسية في البحرين مما ساعد على إيجاد ترابط بريطاني قوي في الجانب العربي من الخليج خاصة في الوقت الذي صار البحث فيه عن تسهيلات جوية أخرى أمراً ملحاً لبريطانيا .

لذلك فقد اتجهت أنظارها إلى البحث عن أماكن أخرى في الإمارات لهبوط طائراتها ، ليس لغرض التزود بالوقود إذ كان بإمكان الطائرات الطيران بكمية وقود كافية ، ولكن لإيجاد مطارات احتياطية تلجأ اليها الطائرات إذا ما واجهتها عواصف أو أحوال جوية سيئة . وعليه فقد قررت وزارة الطيران أن تقيم مطارين يستعملان للهبوط الاضطراري : واحد في أبوظبي ، وآخر في بلدة كلباء الواقعة على ساحل البحر العربي قرب حدود إمارة الفجيرة المتاخمة لحدود عُمان .[٢]

وقد شكل القرار البريطاني هذا منعطفاً واضحاً في سياستها الإدارية تجاه الإمارات إذ سيتبين لنا فيما بعد كيف نفذ البريطانيون قرارهم بالقوة في أبوظبي ، وكيف أنهم في كلباء ولغرض الحصول على التسهيلات الجوية فإنهم اتبعوا سياسة جديدة وهي التدخل المباشر بالمشاكل العائلية والصراع على السلطة .

ففي كلباء وبعد أن عجزت بريطانيا عن الحصول على مطالبها بالدبلوماسية أو بالتهديد باستعمال القوة ، فإنها وضعت على الرف سياستها السابقة القائلة بأنها لا تتدخل بالشؤون الداخلية واعترفت في عام

١٩٣٦ بأن البلدة ، إمارة مستقلة تماماً عن إمارة الشارقة .

أما في أبوظبي التي عانت من مشاكل داخلية وصراعات على الحكم منذ وفاة الشيخ زايد بن خليفه (١٨٥٥-١٩٠٩) إذ لم تهدأ الأمور فيها إلى أن تولى أمرها الشيخ شخبوط بن سلطان بن زايد (١٩٢٨-١٩٦٦) حيث نعمت باستقرار سياسي ، فإن تلك الصراعات ومن يتولى السلطة لم تهتم بها بريطانيا إذ كانت تتعامل مع من يمسك بزمام الأمر .(٣)

وعندما تولى الشيخ شخبوط السلطة فإنها تعاملت معه بأسلوب التهديد حينما أرادت إنشاء مطارات في الإمارة كما سنرى ذلك في الصفحات القادمة ، وقد دفعها إلى ذلك مصلحتها الجديدة التي ظهرت يومذاك وهي وجوب استتباب الأمن الداخلي في الإمارات . ففي السابق كان اهتمامها مقصوراً على أمن البحار ، أي أنها اهتمت منذ أن صار لها وجودٌ في منطقة الخليج العربي أن تبقى مياهه بعيدة عن الحروب والمنازعات بين الإمارات أو دول الخليج الأخرى ، وذلك أماناً لسفنها التجارية المبحرة به في طريقها من الهند التي هي جوهرة التاج البريطاني يومذاك وإليها . وما كان يحدث من نزاعات وحروب على الأرض فلم يكن يهمها ذلك كثيراً . أما وقد تغير الوضع بوجود المطارات والقواعد الجوية على الأرض وكذلك مهابط الطائرات المائية الممتدة قرب الأرض ، فإن استتباب السلام وعدم حدوث ما يعكر صفو أمن تلك المنشآت الأرضية ، صار أمراً لازماً كلزوم استتباب الأمن البحري .

ففي إمارة أبوظبي اختار البريطانيون موقعين ليكونا مطارين لتزويد طائرات القوة الجوية بالوقود ، الأول في جزيرة صير بني ياس الواقعة مقابل جبل الظنة في الشمال ، والثاني في داخل جزيرة أبوظبي العاصمة ، غير أن الحاكم رفض طلب الإنجليز مدعياً بأن وجود تلك المنشآت سيؤثر على نمط الحياة التقليدية عند شعب الإمارة .(٤)

وهو ادعاء صحيح إذ سيؤدي وجود الإنجليز إلى ظهور مؤثرات ومشاكل اجتماعية غير مألوفه قد تؤدي إلى احتمال تدخلهم بشكل سافر في الشؤون الداخلية للإمارة وتأثير ذلك على عالم الغوص واللؤلؤ . إضافة إلى أمر هام آخر وهو وجوب حصول الحاكم على موافقة بقية مشايخ قبيلة بني ياس وغيرهم من قبائل الإمارة وهو عرف بدوي معمول به إذ لا يمكن للحاكم أخذ القرار بنفسه بدون الحصول على مشورة الآخرين وإلا تعرض إلى متاعب ، وهو الأمر الذي كان البريطانيون يعرفونه حق المعرفة ، لكنهم تجاهلوه ولم ينتظروا موافقة الشيخ بل قاموا بتمهيد مدرج هبوط ونصب خزان وقود في جزيرة صير بني ياس .(٥)

غير أنهم أدركوا فيما بعد بأن هذا الخزان سوف يتعرض إلى هجمات البدو عليه ما لم يضمنوا حماية الحاكم له . لذلك قرروا أن يكسبوا رضاء الشيخ ووده لحمله على الموافقة على نصبه .

وهكذا ففي شهر يوليو من عام ١٩٣٤ قام الوكيل المحلي وحسب التعليمات التي تلقاها من الحكومة البريطانية بزيارة حاكم دبي الشيخ سعيد

بن مكتوم المعروف باعتداله في تعامله مع البريطانيين لكي يتوسط عند الشيخ شخبوط كي يقوم بحماية الخزان المقام في جزيرة صير بني ياس . غير أن الشيخ شخبوط أصر على رفضه بل ازداد إصراراً هذه المرة لأن الإنجليز أقاموه بدون إذنٍ منه .

فلما وصلت تلك الأنباء إلى الكولونيل جوردن لوخ (GORDON LOCH) الوكيل السياسي في البحرين (١٩٣٣-١٩٣٧) قرر التريث وعدم اتخاذ إجراء عنيف ضد الشيخ شخبوط ، فقام بزيارته في شهر ديسمبر من العام نفسه آملاً إقناعه بالحسنى ، غير أن محاولته لم تنفع إذ أصر الشيخ على رفضه . لذلك قرر لوخ اتخاذ إجراء قوي ضده فأرسل له تحذيراً بأنه إذا استمر على رفضه فإنه سيحاصر أسطول الغوص التابع لأبوظبي ، ويمنعه من الوصول إلى مغاصات اللؤلؤ .(٦)

وبالتأكيد فإن إجراءً كهذا معناه شل اقتصاد الإمارة بل خنقه .(٧) لذلك لم يكن أمام الشيخ شخبوط إلا الرضوخ للأمر الواقع ولكنه اشترط الحصول على فائدة من وراء ذلك . فوافق على إعطاء تسهيلات جوية للأغراض العسكرية مقابل قيام الإنجليز بحفر آبار مياه بالطرق الحديثة أي باستخدام الحفارات الآلية في المناطق الصحراوية في أبوظبي إذ كان توفير المياه العذبة لشعبه أهم عنده من العائدات المالية للمطار والتي قد لا تتجاوز بضع (روبيات هندية) .(٨) علماً بأن النفط لم يكن قد تم اكتشافه يومذاك في صحراء أبوظبي ، لذلك فإن توفير المياه لسكان المناطق الصحراوية كان أهم

من العثور على النفط عند رجل مثل شخبوط قضى معظم حياته في الصحراء .(٩)

وهكذا ففي شهر فبراير من عام ١٩٣٥ وقع الشيخ على اتفاقية منح تسهيلات للطائرات الحربية في أبوظبي وقد بين فيها بشكل واضح بأن هذه الاتفاقية لا تجيز للإنجليز التدخل في الشؤون الداخلية للمشيخة ، كما أن الموظفين العاملين في القاعدة لا يجوز لهم دخول البلدة إلاّ بإذن مسبقٍ منه .(١٠)

وبعد توقيع الاتفاقية توجهت الفرقاطة البريطانية (فووي) نحو مدينة أبوظبي لتقيم مدرجاً ومطاراً صغيراً وبناء خزان وقود طائرات ، وعندما علم الشيخ بنية بناء خزان وقود ، اعترض على ذلك إذ إن الاتفاقية كانت تنص على إقامة مدرج فقط . لذلك فإنه لم يذهب لزيارة قبطان الفرقاطة حسب المراسيم تعبيراً عن اعتراضه وغضبه كما أنه بعث برسالة احتجاج إلى الكولونيل (لوخ) حول الموضوع . غير أن البريطانيين لم يعبأوا برسالة الاحتجاج إذ أصروا على الاستمرار بالموضوع ، وكانت حجة (لوخ) أن خزان الوقود يعتبر جزءاً متمماً للمطار وأنه مذكور ضمنياً بالاتفاقية .(١١)

ولم يكتف البريطانيون بذلك بل زادوا عليه بإرسال إنذارٍ ثانٍ بواسطة نائب المقيم السياسي إلى الشيخ يخبرونه بأنه وفي حال ممانعته فإنهم سيحاصرون أسطول الغوص ويمنعونه من الوصول إلى مغاصات اللؤلؤ ، كما طلبوا منه أن يقدم اعتذاراً للوكيل عن تصرفاته .(١٢)

وللمرة الثانية يفعل التهديد بالحصار الاقتصادي فعله عند الحاكم ، وهو الأسلوب الذي مارسه الإنجليز لفترة طويلة وأتقنوه فصار سلاحاً فعالاً بيدهم ليس ضد حاكم الإمارة فحسب ولكن ضد حكام المنطقة كلها .(١٣)

لذلك ولخوف شخبوط من نتائج الحصار ، فقد رضخ للأمر الواقع فقام بزيارة قبطان الفرقاطة ووافق على كل الطلبات رغم معارضة الأهالي .(١٤) وقد تم إنجاز المطار وصار جاهزاً لاستقبال الطائرات الحربية في يوليو ١٩٣٥ .

كان أمد الاتفاقية الجوية اثني عشر عاماً ، قدم فيها الإنجليز دفعة مالية قدرها خمسة آلاف روبية هندية كمقدمة ، ومبلغ أربعمائة روبية شهرياً تدفع للحاكم .(١٥)

وإزاء ذلك النجاح فإن الإنجليز باتوا يعتقدون أن سياستهم التي اتبعوها في معالجة هذه المسألة في أبوظبي كانت ممتازة (١٦) ، وتصوروا أنها يمكن أن تنجح في أماكن أخرى أيضاً ، غير أنها لم تكن كذلك عندما أرادوا الحصول على تسهيلات مماثلة في بلدة (كلباء) لأنهم اتبعوا سياسة تتعارض جداً مع ادعائهم بأنهم متمسكون بسياسة عدم التدخل بالشؤون الداخلية ، بل إن ما فعلوه هناك خلق سابقة تاريخية فشلوا حتى هم أنفسهم في إعطاء المبررات المعقولة لها .

في عام ١٩٣٣ ، صار للإمبراطورية البريطانية ما طوله ٢٨٫٠٠٠ ألف

ميل من خطوط الطيران الجوية . ولم تكتف بذلك بل راحت تضع الخطط وتعمل على إضافة ٢٠٠٠٠ ميلٍ لتلك الخطوط في أنحاء مختلفة من العالم ، وقد شكل الطريق إلى الهند أهمها بالطبع ، لذلك راحت تبحث عن مطارات ومواقع جديدة لهبوط وإقلاع طائراتها في حالة الطوارىء . ومن تلك المناطق ساحل الإمارات كما بينا ذلك (١٧) ، ثم إنها أرادت الحصول على موقعٍ جديدٍ يقع في الطريق الجوي ما بين البحرين وجوادر الواقعة على ساحل الهند فاختارت بلدة (كلباء) التي لا تُطلُ على الخليج وإنما على البحر العربي ، وتقع بين بلدة خطم ملاحة والفجيرة ويحكمها حاكم قاسمي شبه مستقلٍ عن إمارة الشارقة وهي عموماً تقع وسط منطقة لا يتجاوز قطرها عشرين كيلو مترٍ وتقع ضمن ساحل الشميلية .

وقصة ساحل الشميلية قصة قديمة تعود جذورها إلى عام ١٨٥٤ عندما تنازل سلطان عُمان الإمام سعيد بن سلطان عن ذلك الساحل إلى الزعيم القاسمي القوي الشيخ سلطان بن صقر الأول . فقام ذلك الزعيم بضم الساحل إلى إمارة الشارقة ، فصار للشارقة ساحلان بحريان ، واحدٌ يطل على الخليج العربي كما هو عليه الآن ، وآخر يطل على بحر عُمان والبحر العربي والمحيط الهندي ، ويمتد من بلدة خطم ملاحة فبلدة كلباء ثم الفجيرة إلى خورفكان إلى دبا الحصن . وكان أول من تولى حكم بلدة كلباء هو الشيخ ماجد بن سلطان بن صقر ، غير أن وفاة الزعيم القاسمي سلطان بن صقر عام ١٨٦٦ ، أخل بالوحدة القاسمية ، فكانت نتائجه أن انفصلت الفجيرة عن الإمارة القاسمية فصارت مشيخة مستقلة ، كما انفصلت رأس

الخيمة عن الشارقة سياسياً ، أما بلدة كلباء الواقعة في أقصى غرب ساحل الشميلية ، فإنها لم تنفصل أو تستقل رسمياً عن الشارقة بل بقيت معلقة على شكل شبه استقلال يحكمها أولاد وأحفاد الشيخ ماجد بن سلطان بن صقر .

ولموقع البلدة على الساحل أهمية إذ إنها ترتبط بطريق ساحلي جيد مع مدينة مسقط عاصمة عُمان ، لذلك يمكن جلب وقود الطائرات إليها من هناك علاوة على توفر المياه العذبة والحاجيات الضرورية فيها ، مما يجعلها مكاناً جيداً لبناء مطار يمكن استخدامه للأغراض المدنية العسكرية أيضاً .

كان حاكم البلدة الشيخ سعيد بن حمد بن ماجد القاسمي (١٩٠٣-١٩٣٧) يتمتع بشبه استقلال عن إمارة الشارقة التي كان يحكمها الشيخ سلطان بن صقر القاسمي الثاني (١٩٢٤-١٩٥١) يومـــذاك .[١٨]

ولما أجرى الإنجليز اتصالاً أولياً به حول هذا الموضوع ، فإنه رفضه رفضاً باتاً بحجة أن المطار سيكون هدفاً لهجمات مجموعة أهل الشارقة الذين غادروها غاضبين إثر فتح المطار هناك ، كما أن بعض العناصر من أهل إمارة الفجيرة الذين يكنون له العداء قد يقومون بمهاجمته أيضاً .

ثم أجرى الإنجليز أول اتصال رسمي به في سبتمبر ١٩٣٢ حينما قام المقيم السياسي الموجود في مسقط بزيارته ولم يطلب منه تشييد مطار منتظم للطائرات والركاب في تلك المرحلة الأولية بل طلب تشييد ملجأ أو مكان صغير يستريح فيه ركاب الطائرة أثناء وقوفها لتتزود بالوقود ، غير أن الشيخ

رفض ذلك الطلب أيضاً متعللاً بأنه لا يمكنه البت دون استشارة وموافقة اتباعه من العائلة ، مما أجبر المقيم على مغادرة البلدة بدون أن يحقق نتيجة .

وفي خريف عام ١٩٣٢ وصلت أنباء إلى كل من المقيم السياسي في بوشهر السيد (تي . فاول ١٩٣٢-١٩٣٩) وكذلك إلى قائد القوة الجوية البريطانية المرابطة في العراق ، أرسلها الكابتن (ماكي) المهندس المسؤول عن بناء مطار الشارقة مفادها أن الشيخ سعيد بن حمد القاسمي حاكم كلباء قد تغير موقفه نحو الأحسن فيما يخص موضوع التسهيلات الجوية هناك .

وقد أرسل (فاول) تلك المعلومات إلى المقيم السياسي في مسقط ، وطلب منه وقبل القيام بأية حركة أن يتأكد أولاً من صحة الخبر بحيث لا يُجابهُ بالرفض كما حدث في المرة السابقة ، لأنه ليس من اللائق لمسؤول بريطاني أن يتقدم من الشيخ بطلبٍ لتسهيلات جوية أو أي طلب آخر ، ثم يقابل بالرفض ، فإن هذا الأمر وحسب اعتقاد (فاول) سيدفع ببقية الشيوخ إلى أن يكونوا أكثر صلابة في رفضهم لمطالب الإنجليز في المستقبل إذ سيجعل واحدهم يفخر بأنه رفض تنفيذ طلبات مسؤول بريطاني .[١٩] ولتفادي مثل هذه الحالة فقد اقترح فاول محاولة جس نبض الشيخ بطريقة غير رسمية أو شبه رسمية لمعرفة ما إذا كان سيوافق على مطالبهم ،[٢٠] لأنه يعتقد بأن العربي يكشف لعربي آخر وفي أول لقاء بينهما عما يدور في ذهنه وتفكيره (الملتوي) بينما يخفي هذا عن المسؤول البريطاني ،[٢١] ومتى

ما تم ذلك فيمكن حينذاك إرسال المسؤول البريطاني لمفاوضته .

وقد وافقت حكومة الهند على ذلك الاقتراح وأوعزت للوكيل الوطني الموجود في الشارقة التوجه إلى كلباء ومحادثة الشيخ للتعرف على رأيه ، ولكي تدعم موقفه فقد تم إرساله بزورق حربي إلى هناك ، ثم اتبعوه بزورق حربي آخر يُقلّ الشيخ محمد بن صقر القاسمي شقيق حاكم الشارقة لنفس الغرض . غير أن وصول الموفدين على ظهر الزوارق الحربية ، لم يثر في نفس حاكم كلباء أي خوف أو حذرٍ ، بل على العكس من ذلك إذ ازداد عناداً وإصراراً على الرفض ، مما أجبر الموفدين على ترك البلدة فعادا خائبين .

وفي عام ١٩٣٣ ، جرى اتصال غير رسمي ثانٍ مع الشيخ ، وذلك بناء على طلب من الخطوط الجوية الإمبراطورية التي كانت تلح على إيجاد مطار هبوط اضطراري ، خاصة وأن موسم الأمطار القادم ، قد يجعل من مطاري الشارقة وجوادر مكانين غير آمنين للهبوط ، إلا أن الشيخ أصر على الرفض .(٢٢)

ولكن إصرار شيخ كلباء على ذلك دفع بالمسؤولين في وزارة الطيران إلى مطالبة الحكومة باتخاذ سياسة (القبضة الحديدية) لتنفيذ مآربها ، وهي السياسة التي سبق وأن فكر بعض المسؤولين الآخرين في الحكومة باتخاذها ، غير أنها لم تلقى قبولاً عند كلٍ من حكومة الهند والمقيمية السياسية في الخليج ، إذ كان رأي حكومة الهند أنه حتى لو تم إجبار الشيخ

بالقوة على الموافقة على مطالبهم ، ببناء المطار وبقية المنشآت فإنها ستبقى عرضةً للخطر .(٢٣)

أما رأي الكولونيل (لوخ) المقيم السياسي في البحرين فقد كان تجنب (اللعب بالنار) إذ قال إن هناك طرقاً أخرى غير مباشرة يمكن استعمالها للضغط على الشيخ ، لأن اتباع سياسة خشنة معه قد تؤدي إلى إصراره وعناده أكثر . لذلك اقترح أن تكون سياسة بريطانيا أقل تهوراً وأكثر ترويّاً ، وبذلك تضمن نجاحاً في المدى البعيد كما أنها لا تثير مخاوف الناس الذين ستتعامل معهم مستقبلاً .(٢٤)

ويبدو أن البريطانيين قد اقتنعوا بأن اتباع القوة في تنفيذ مآربهم السياسية غير مجد في هذه المرحلة الأولية من المناقشات وأن القوة لا تستعمل إلا في نهاية المطاف حينما تفشل كل السبل السلمية في إقناع الشيخ بمنح التسهيلات على أرضه .(٢٥)

وقد أدى إصرار الشيخ على الرفض ببريطانيا أن تجد نفسها أمام خيارين . إما أن تُكره الشيخ بالقوة على تنفيذ طلباتها وهو الأمر الذي لم تكن راغبة فيه لاحتمالات تعرض المنشآت إلى الخطر كما بينا ذلك أعلاه ، أو أن تفتش عن مكان بديل في سلطنة عُمان التي ترتبط بعلاقات ودية مع الانجليز . غير أن الخيار الأخير يوجب اتخاذ إجراءات فنية لنقل مسار الطائرات فوق أجواء أخرى مما سيؤدي إلى مشاكل وبذل جهود سياسية ومالية وعسكرية من جديد .(٢٦)

ولكن رغم ذلك فإنه كان خياراً معقولاً ، لذلك أخذت بريطانيا بالتفتيش عن موقع جديد لبناء مطارٍ هناك .

ويبدو من سير الأحداث أن امتناع بريطانيا عن استخدام القوة في قضية كلباء كما استخدمتها في رأس الخيمة ودبي وأبوظبي ، أي التهديد بالقصف المدفعي أو الحصار الاقتصادي ، كان بسبب عدم الحاجة العسكرية لذلك المطار ، وهو الأمر نفسه الذي حدث في الشارقة أيضاً ، إذ إن كلا المطارين أسِّسا للأغراض المدنية قبل العسكرية ، لذلك فقد اكتفت بريطانيا بأن وجهت إنذاراً إلى الشيخ سعيد بأنه إذا حدث وأن حطت طائرة بسبب ظروف قاهرة أجبرتها على ذلك في أراضيه وقام بحمايتها فإنه سوف يكافأ على ذلك ، أما إذا لم يقم بحمايتها فسوف يُحاسبُ بشدة .(٢٧)

وقد صادف في تلك الأثناء حدوث اضطرابات بين الفجيرة وكلبا ، وتهديد الأولى بضم البلدة لها فاستغل ذلك الظرف الانجليز فأسرعوا بإرسال الفرقاطة (بيدفورد) لتقوم بحماية كلباء ومنع الفجيرة من التعرض لها ، ولإعطاء إشارة واضحة للشيخ سعيد بأن كلباء تعتبر من المحميات البريطانية .(٢٨)

غير أن ذلك الإجراء لم يغير من موقف الشيخ شيئاً بل استمر على رفضه ، مما دفع بالإنجليز إلى الموافقة على المباشرة بالتفتيش عن بديل لكلباء ، فكانت بلدة شناص العُمانية .

ولكن وفي عام ١٩٣٤ وقبل أن يباشروا العمل في شناص وصلتهم معلومات مفادها أن الشيخ سعيد قد غير موقفه ولم يعد رافضاً لإقامة مطار في بلدته ، وقد عزى الإنجليز ذلك إلى ما نالته الشارقة من منافع مادية واقتصادية ودخلٍ منتظم بسبب وجود مطارٍ هناك ، إذ صارت تحط فيه الطائرات العالمية التي راحت تقدم خدمات طبية وكذلك خدماتٍ بريدية للأهالي ، علاوة على رسو السفن الكبيرة في ميناء الإمارة ، إضافة إلى الإيرادات التي حصل عليها الشيخ . كل تلك الأمور انعشت الحالة الاقتصادية في الإمارة وأغرت شيخ كلباء على تبديل سياسته ، فأسرعوا للاجتماع به للاستماع إلى وجهة نظره ، غير أنهم فوجئوا بأن المعلومات التي وصلت إليهم عنه لم تكن صحيحة ، إذ إنه أصر على موقفه الرافض . غير أنه لان قليلاً عندما أبلغه البريطانيون بأنهم إذا رفعوا عنه حمايتهم لـه ، فإن سلطنة عُمان القوية المجاورة له سوف تحتل بلدته .

وفي صيف ١٩٣٥ كررت الخطوط الجوية الإمبراطورية طلبها بفتح مطارٍ في كلباء بعد أن فشلت في إيجاد بديل جيد يعوض عنه وأضافت إلى ذلك مطلبين آخرين وهما بناء خزانات وقود ورصيفين مائيين ترسو بجانبهما الطائرات المائية .

وقد فكر السيد (فاول) بالاستعانة بحاكم الشارقة كي يفرض على حاكم كلباء قبول هذا الطلب ، غير أن حاكم الشارقة لم يكن في موقفٍ يسمح له بفرض ما يريده علي حاكم كلباء . لذلك قرر (فاول) في بداية عام ١٩٣٦

أن يجري مفاوضات مباشرة مع الشيخ سعيد فأوعز إلى الكابتن (هيكنبو ثام) CAPT. T. HICKINBOTHAM الوكيل السياسي في البحرين بالتوجه نحو كلباء وفتح حوار مع الحاكم . وقد وصل المذكور إلى البلدة على متن زورق حربي وباشر مفاوضاته وتمكن بعد جهد وبمساعدة التاجر أحمد بن حسن من إقناع الشيخ ، وقد وضع الشيخ شرطاً أولياً لموافقته ، وهو أن تعترف بريطانيا باستقلال كلباء رسمياً عن إمارة الشارقة .(٢٩)

ولم يكن هذا المطلب الوحيد للشيخ إذ إنه طلب تزويده بعتاد مدفعية كما طلب أن تقوم بريطانيا بمساعدته إذا ما تعرضت بلدته إلى هجوم بري ، مما يعني أنه إذا وافقت بريطانيا على ذلك فإنها ستكون ملزمة بالدفاع عن كلباء براً وبحراً ، علماً بأن مثل هذه الاتفاقية أقرتها بريطانيا في اتفاقيتها التي وقعتها مع الشارقة ، لكن الدفاع البري عن الشارقة اقتصر على حماية المطار ومنشآته الأخرى إذا ما تعرضوا لهجوم أرضي ، وعلى كل حال فقد وافقت بريطانيا على تلك الشروط غير إن معاهدة الدفاع لم تبين بوضوح من هي الجهة المقصودة بالقيام بتعديات ضد كلباء هل هي الإمارات المجاورة خاصة الشارقة أم غيرها ؟

كما وافقت بريطانيا على منح الشيخ مبلغ ٤٠٠ روبية هندية شهرياً على أن يكون أمد الاتفاقية اثني عشر عاماً .

لقد أظهرت تلك الاتفاقية الوجه المخفي للسياسة البريطانية في المنطقة ، فعلى الرغم من كل المناورات التي كانت تناورها مع الشيوخ ، فإنها وقفت

بصورة عامة على الحياد في قضايا الخلافات بين إمارة وأخرى ، ولم تَسنُدْ أو تُفضِّلْ شيخاً على آخر ، بل تركتهم في أغلب الأحيان يحلون مشاكلهم في ما بينهم ، وهي السياسة التي شرحناها في سطورٍ سابقة بأن بريطانيا في خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين كانت مهتمة بأمن البحار فقط ، أي أنها تتدخل إذا ما حدثت نزاعات ومعارك بين الشيوخ في البحر وهددت أمنهُ ، أما إذا حدثت معارك في البر فلا يهمها ذلك ، كما لا يهمها من يكون الغالب ومن المغلـــوب .

غير أن تلك المعادلة السياسية تغيرت عندما أصبحت لهم مصالح على اليابسة ، إذ صارت لهم مطارات وقواعد جوية على الأرض وراح المنقبون عن النفط يبحثون عن النفط في البر وما سيتلو ذلك من الحصول على امتيازات لشركات بريطانية ، لذلك فإن مصالحهم البرية أصبحت تعادل مصالحهم البحرية ، مما دفعهم لأن يأخذوا مطالب الشيوخ ونزاعاتهم بجدية أكثر .(٣٠)

وهذا ما حصل في كلباء إذ إن بريطانيا بموافقتها الاعتراف باستقلالها التام ، فإنها أخلت بالتزاماتها السابقة تجاه شيوخ المنطقة . كما أن هذا الاعتراف لم يحل لها إلاّ مشكلةً آنية لأن هذا الحل ورَّطها فيما بعد في مشاكل تخطيط الحدود بين المشيخات . وعلى كل حال فإن (فاول) قرر المضي بالاعتراف باستقلال كلباء التام ما دام ذلك يحل له مشكلة المطار خاصة وأن البلدة كانت شبه مستقلة عن الشارقة منذ أمدٍ طويل ولا سلطة

لحاكم الشارقة عليها .

وقبل أن نستمر بالحديث عن قضية الخط الجوي والتسهيلات الأرضية ، نقف لحظة لنرى كيف ناقش وعالج البريطانيون قضية استقلال كلباء لما لهذه القضية من أثرٍ واضح في بيان تقلبات السياسة البريطانية وتلونها واقحامها في كل الأمور تحقيقاً لمصالحها .

بينا في سطورٍ سابقة كيف كانت العلاقة بين كلباء والشارقة ، والواقع أن عزم الانجليز على الاعتراف باستقلال كلباء التام سيخل بالتصريح الرسمي الذي أدلى به (اللورد كيرزن) (LORD CURZON) نائب الملك في الهند الذي زار الشارقة واجتمع بشيوخ الإمارات عام ١٩٠٣ في احتفال منتظم . ففي خطابه الرسمي الذي ألقاه أمامهم قال إن حكومة الهند تحترم استقلال كل المناطق التي تعود إلى الشيوخ ، وإنها لا تنوي أن تنتزع أي جزء منها ، كما تطرق بالذات إلى ساحل الشميلية وأسماه (الشريط الساحلي من الساحل المعروف باسم الباطنة في عُمان) وقال إنه يعود إلى شيخ القواسم[٣١] ، علماً بأن حاكم الشارقة كان يومذاك الشيخ صقر بن خالد بن سلطان بن صقر ، أما حاكم كلباء الذي توفى في ذلك العام فقد كان الشيخ حمد بن ماجد بن سلطان بن صقر وتولى الحكم بعده ابنه الشيخ سعيد بن حمد وقد استمع الجميع إلى ذلك التصريح الذي يُقرُ بأن كلباء جزء من الشارقة .

كما أنه عندما أجرى (ديكسون) المقيم السياسي البريطاني في الكويت

محادثاته بشأن مطار الشارقة مع الحاكم الشيخ سلطان بن صقر عام ١٩٣٢ ، فإنه أكد له احترام الحكومة البريطانية لاستقلاله وسلطته على كافة أرجاء مشيخته .(٣٢)

لذلك فإن الحكومة البريطانية كانت تدرك بأنها باعترافها باستقلال كلباء التام عن الشارقة ستثير استياء شيخ الشارقة الذي سيعتبر أن هذا القرار مخالف لما تعهد به (اللورد كيرزن) أمام والده الشيخ صقر بن خالد ، كما يخالف تعهد (ديكسون) له .

وقد حاولت حكومة الهند أن تأتي بتبرير لفعلتها هذه ، فراحت تبحث في ثنايا الخطبة التي ألقاها اللورد كيرزن في ما إذا كانت فيها عبارة أن كلباء جزءٌ من الشارقة قد أُبلغت رسمياً إلى حاكم الشارقة يومذاك (٣٣) ، فوجدت أن العبارة موجودة وقد سمعها الحاكم بنفسه ، لذلك فإنها فشلت في إعطاء تبرير معقولٍ لفعلتها ، وأخيراً فإنها توصلت إلى فتوى جديدة حول هذا الموضوع فقالتَ :

«إذا فقد أحد الشيوخ سيادته على منطقة ما لسنوات عديدة وصارت تلك المنطقة تحت سيادة شيخ آخر بشكلٍ واقعي قائم شرعي كان أم غير شرعي ، فإن الشيخ الأول يفقد حقه بالمطالبة بتلك المنطقة» .(٣٤)

وفي يوليو ١٩٣٦ ، تم عقد اجتماعٍ حضره مندوبون عن حكومة الهند ووزارة الخارجية ووزارة الطيران والأدميرالية البحرية ناقشوا فيه بصورة نهائية موضوع استقلال كلباء ، فأقروا وجهة نظر (فاول) بالاعتراف

باستقلالها وتلبية مطالب حاكمها .(٣٥)

وهكذا تم التوقيع على الاتفاقية في يوليو ١٩٣٦ وفُتح المطار أمام الخطوط الجوية الإمبراطورية لاستخدامه للهبوط الاضطراري ، وصارت كلباء (المشيخة) الثامنة وبقيت مستقلة عن الشارقة إلى عام ١٩٥٢ ، وعندما لم يعد لمطارها أهمية للإنجليز سحبوا عنها اعترافهم باستقلالها وأعادوا ربطها بالشارقة .(٣٦)

ولقد أثبتت كلباء للفترة ما بين أعوام ١٩٣٦ إلى ١٩٤٨ أن لمطارها فائدةً كمحطة هبوط اضطرارية استخدمتها الطائرات المدنية والعسكرية وذلك حسب شهادة شهود العيان إذ ذكروا أن المطار كان في حركة دائمة ويستخدم كثيراً .(٣٧)

وفي عام ١٩٣٧ ، كان المدرج قد تم بناؤه كما تم بناء خزان الوقود فكان وقود الطائرات يأتيه من بلدة شناص العُمانية ، واستمر الوضع على تلك الصورة إلى عام ١٩٤٨ ، وعندما لم تعد هناك حاجة لاستخدام المطار سواءً من قبل الطائرات الحربية أو من طائرات الخطوط الجوية البريطانية عبر البحار ، أرسل البريطانيون مذكرة إلى الشيخ يخبرونه بعدم عزمهم على تجديد المعاهدة وأنهم سيقدمون آخر دفعة مالية له بتاريخ ٢٧/ أغسطس/ ١٩٤٨ . ولأن مصير استقلال كلباء ارتبط بالطريق الجوي ، فإنها فقدت استقلالها كإمارة عام ١٩٥٢ حين فقدت ارتباطها بالطريق الجوي .(٣٨)

وهكذا فقد كان استقلال كلباء مثالاً على سياسة التقلب والتغيرات في الأدوار والفصول التي اتبعتها بريطانيا وإقحام نفسها في تلبية مطالب شيوخ القبائل بالانفصال والاستقلال ما دامت تضمن مصلحتها . لذلك فإن بريطانيا استعجلت بإعلان استقلال كلباء لأنها كانت توشك أن تخوض غمار الحرب العالمية الثانية ، كما أن حاكم الشارقة فشل في فرض نفوذه عليها ، فلم يكن هناك بد من بريطانيا إلا أن ترضخ لمطالب حاكم كلباء بإعلان استقلاله ما دام ذلك يضمن مصلحتها . غير أن التطور التكنولوجي الذي حصل في عالم الطيران بعد الحرب ، جعل من مطار كلباء أمراً لا ضرورة له فلم تجدد بريطانيا العقد معه ، مما أدى إلى ضعف مركز الإمارة المالي والسياسي وبالتالي فإنها عادت إلى الشارقة في عام ١٩٥٢ أي بعد حوالي عقدين من الاستقلال ، غير أن بريطانيا فتحت في عملها هذا باباً جديداً على نفسها وهو أن (مشيخة) الفجيرة طلبت من بريطانيا الاعتراف باستقلالها كإمارة حينما ذهب إلى هناك الجيولوجيون للبحث عن النفط عام ١٩٥٢ .

* * *

لقد بدا الآن واضحاً ومن تحصيل حاصل ونتائج نجاح مرور الخط الجوي البريطاني عبر أجواء الساحل العربي ، كيف أن ظروف مَـدِّه غيرت من السياسة التي كانت بريطانيا تزعم باتباعها كما بينا ذلك فيما سبق . فالخط الجوي أوجد لبريطانيا جملة مطاراتٍ وقواعد أرضية في منطقة الإمارات

امتداداً من أبوظبي إلى كلباء ، استخدمتها الطائرات المدنية والحربية في تنقلاتها من الهند وإليها ، فصار أمن وسلامة تلك المنشآت الأرضية أمراً مهماً في اعتبارات السياسة البريطانية

كما أن لهذا الخط أهمية استراتيجية أكثر من أهمية الخط المار فوق إيران ، لأنه يربط ما بين مقرات ومطارات قيادة القوة الجوية البريطانية العاملة في العراق ، والقيادة العامة للقوات المسلحة البريطانية في الشرق الموجودة في الهند ، مما يسهل عملية إمدادات القوة الجوية بسرعة حين الحاجة إليها ، وهو ما كانت تطالب به بشده المقيمية السياسية البريطانية في الخليج [٣٩]

لذلك فقد عقد مجلس الوزراء البريطاني عدة اجتماعات دارت فيها مناقشات كثيرة حول أمن وسلامة الخط ومنشآته وذلك حينما ناقشوا قضية نقل المقيمية السياسية البريطانية العاملة في الخليج من بلدة (بوشهر) على الساحل الفارسي إلى البحرين ، فإن رأي وزارة الخارجية كان يرى ضرورة ذلك بسبب ازدياد أهمية الخط الجوي والخوف عليه من احتمال قيام فرنسا أو هولندا باستخدامه وإقامة قواعد ومطارات جوية تنافسهم فيه .[٤٠]

وعليه فقد اندفعت بريطانيا وراء تنفيذ سياستها الجديدة في المنطقة بعد حوالي عشر سنوات من خوضها غمار مناقشات ومفاوضات مع حكام المشيخات ، كانوا يرددون خلالها مقولتهم بأنهم لن يتدخلوا بالشؤون الداخلية للإمارات ، وأنهم لم ينحرفوا عن بيان (اللورد كيرزن) الصادر عام ١٩٠٣ ، والذي شرحناه سابقاً ، وأن مضمونه سيبقى عنواناً

لسياستهم كما كانوا يدّعون .[41]

وإلى حوالي عام ١٩٣٠ بقي هؤلاء السياسيون على زعمهم هذا أي (عدم التدخل) . وبما أن هذه العبارة يعتريها الغموض إذ لم يكن لها تعريف رسمي يبين معناها بالتفصيل ، لذلك فإن سياسة الشدة التي اتبعوها مع الحكام خلال المفاوضات ، مثل إرسال الفرقاطات الحربية لتخويفهم وتهديدهم بالحصار الاقتصادي لم يعتبروها خروجاً عن السياسة السلمية التي دعا إليها اللورد كيرزن .

غير أن ازدياد مصالحهم في المنطقة ، دفعت بالدوائر المسؤولة إلى المطالبة باتباع سياسة ثابتة وسريعة وواضحة في معالجة القضايا التي تتطلب حسماً لصالحهم . وقد أثارت هذه القضية جدلاً واسعاً في أوساط تلك الدوائر ، فحينما عقد مجلس الدفاع الأعلى جلسة بتاريخ ٢٤ سبتمبر ١٩٣٥ لمناقشة تأثير سياسة عدم التدخل عن أمن الخط الجوي ، كان رأي (فاول) أن التدخل يجب ألاّ يكون بشكلٍ مكشوف أي بفرض الإرادة لأنه كان يرى أن ذلك لا يمكن أن يتم إلا باستعمال القوة .[42]

غير أن وزارة الطيران عارضت رأي فاول لأنها وجدت في بيان اللورد كيرزن فقرة فسرتها بأنها تفيد بوجوب التدخل الفعلي في الشؤون الداخلية للمشيخات إذ تقول تلك الفقرة :

«إن الحكومة البريطانية مهتمة باستتباب الأمن الداخلي ، فإذا ما حصلت خلافات داخلية فإن المقيم البريطاني سيستعمل نفوذه لمنع تصاعدها ، وأن

الحكومة البريطانية لن توافق على أن يقوم أحد الشيوخ بمهاجمة الآخر براً بحجة أنه ممنوع من مهاجمته بحراً ، وبذلك يتهرب من مسؤوليته أمام الاتفاقيات الموقعة بهذا الشأن»(٤٣) .

كما أوصى كيرزن الموظفين السياسيين أن يشرحوا تلك النقطة بإيضاحٍ لحكام الإمارات ، وأن بريطانيا يُمكنها وسوف تتدخل بحراً وجواً وحتى أرضاً إذا تطلب الأمر ذلك .(٤٤)

لذا فقد أصرت وزارة الطيران الأخذ بهذه التوصيات وطلبت من اللجنة الفرعية للشرق الأوسط تنفيذها لضمان سلامة الخط الجوي ، وادعت بأنه حتى لو كان واجب بريطانيا أيام اللورد كيرزن تأمين الأمن والسلام في البحر فإن الأمر تغير الآن بتغير الأحوال ، مما يحتم على بريطانيا التدخل عسكرياً ومنع الحروب التي تحدث بين القبائل على اليابسة أيضاً .

غير أن طلب الوزارة عارضه (فاول) مرة ثانية ، فادعى بأن سلامة الطريق الجوي يمكن تأمينها باتباع أساليب بسيطة ولا حاجة لتوسيعها ، وضرب مثلاً الخلاف الذي نشب في عام ١٩٣٤ بين حاكم دبي وبعض أفراد أسرته ، فإن الحكومة البريطانيه وقفت إلى جانب الشيخ ضد خصومه ولم تستعمل أي تهديد ضد خصومه ، أما حالة الخلاف مع حاكم أبوظبي والتي حصلت في العام نفسه ، فإنها انتهت بالتهديد فقط بمنع أسطول الغوص التابع للمشيخة من الخروج إلى المغاصات ، وهذا العمل حسبما قال عنه فاول لم يكن يعني تدخلاً في الشؤون الداخلية . وهكذا بقي

اختلاف وجهات النظر بين الاثنين ، بسبب الاختلاف على تفسير معاني بعض العبارات التي تخص شكل التدخل بالشؤون الداخلية .

أما رأي وزارة الخارجية ، فقد كان موافقاً لرأي وزارة الطيران ، غير أنها كانت أكثر اهتماماً بالمخاطر الخارجية التي قد يتعرض لها الخط ، مثل التي تأتي من الملك عبدالعزيز آل سعود ، وكانت ترى أنه أصبحت لمنطقة الخليج أهمية دولية أكبر بسبب الظروف السياسية التي استجدت في العالم بعد الحرب العالمية الأولى وأن بيان اللورد كيرزن جاء في ظروف غير الظروف السائدة آنذاك إذ كان الخليج يومها عبارة عن بحيرة بريطانية ولم يكن هناك منافس لها ، كما لم يكن هناك طريق جوي ولا نفط ، بل بعض التجارة الأجنبية البسيطة ، فكانت النتيجة أن اصبحت بريطانيا صاحبة القرار هناك .

أما ما حدث بعد ذلك ، فمن الخليج صارت تمر خطوط المواصلات الجوية العالمية ، وهو محاطٌ بدولٍ ذات نزعات قومية ولها مطامع علاوة على وجود مطامع لدول أجنبية مثل فرنسا وهولندا اللتين ترغبان بإيجاد تسهيلات جوية لمد خطوطهما هناك ، وقد أيدت وزارة الطيران تلك الآراء وقالت إنها أدخلتها في حساباتها لذا فإنها تريد حصر الحالات التي يجب أن تتدخل فيها .

وقد بدا عموماً بأن آراء (فاول) وعلى الرغم من عدم مطابقتها التامة مع السياسة البريطانية ، إلا أنها لقيت صدى في تلك الاجتماعات وخصوصاً

عند الدوائر ذات العلاقة اليومية في الخليج مثل الأدميرالية البحرية التي جاء على لسان ممثلها الكابتن فيلبس (CAPTAIN PHILLIPS) قوله :

«إن على حكومة صاحب الجلالة البريطانية أن تتجنب التورط بالدخول في التزامات جديدة إذ مما لا شك فيه أنه بإمكان القوة الجوية القيام بعمليات لم يكن من الممكن القيام بها سابقاً ، لذا فهي وحدها تستطيع حسم الموقف العسكري فلا حاجة إلى الدخول في معركة مواجهة أرضية»[٤٥]

وقد أيدت حكومة الهند وجهة نظر (فاول) فقالت :

«إنها مستعدة للتدخل الفوري إذا تطلب الأمر ذلك ، غير أنها لا تدرى لماذا لا تستمر حكومة صاحب الجلالة على اتباع سياستها الحالية ، ومتى ما تم الحصول على امتياز للنفط في منطقة الساحل المتصالح فإنه يمكن حينذاك اتخاذ إجراءات الحماية الضرورية» .[٤٦]

كما أنها رأت أن توطد مكانتها أكثر هناك فاقترحت تأسيس مقيمية سياسية يمثلها موظف بريطاني في إحدى الإمارات بالرغم من أن النفوذ البريطاني هناك لم يكن له منازع يومذاك .

وقد شارك في تلك الاجتماعات السيد (أندرو ريان) A. RYAN الوزير المفوض في السفارة البريطانية في جدة ، وكانت وجهة نظره أنه يجب حماية المنطقة من الملك عبدالعزيز آل سعود ، وأن البريطانيين بتلكئهم في مساعدة قطر ضد السعودية قد أخطأوا وأعرب عن مخاوفه بأن مثل هذا الأمر سيدفع بحكام (المشيخات) إلى الارتماء بأحضان ابن سعود .

وأخيراً انتهت الاجتماعات بالاتفاق على أن مسؤولية بريطانيا يومذاك في (المشيخات) وقطر قد أخذت طابعاً دولياً ذا أهمية أكثر من السابق . وعليه فقد تم إبلاغ قائد القوات الجوية البريطانية العاملة في العراق بأن تكون قواته مستعدة للمشاركة في إسناد القوات الأرضية إن هي اشتبكت في معارك وحين الطلب .

* * *

وهكذا فإن المناقشات الحادة التي دارت في الاجتماعات سالفة الذكر تركزت كلها حول إزالة الغموض وتعريف مبدأ (التدخل) ، وصار من الواضح أن ازدياد مصالح بريطانيا في المنطقة جعلها تبتعد تدريجياً عن ادعائها بأنها تتمسك بمبدأ عدم التدخل بالشؤون الداخلية ، وقد دفعها إلى ذلك بصورة أكثر ازدياد نفوذ الملك عبدالعزيز آل سعود في المنطقة إذ أصبح مصدراً من أهم مصادر القلق للإنجليز .

فالملك ، وبعد أن استطاع ضم منطقتي الأحساء والحجاز إليه وأعلن قيام المملكة العربية السعودية عام ١٩٢٦ ، أصبح قائداً دينياً وبطلاً قومياً وانتزع إعجاب الكثيرين من أبناء منطقة الإمارات وأجج شعورهم بالولاء المذهبي والقومي إليه خاصة إمارات رأس الخيمة والشارقة امتداداً إلى ساحل الشميلية فمنطقة كلباء ثم عجمان وأم القيوين ، وإلى الداخل حيث بلدة البريمي العُمانية وهي البلدة التي شهدت صراعاً طويلاً بين السعودية وعُمان عليها وتقطنها قبائل تدين بالولاء إلى السعودية حيث كانت ترسل

الأخيرة بين فترة وأخرى ممثلاً عنها يقيم هناك ويجمع الزكاة .

أما إمارتا أبوظبي ودبي فإنهما لم تكونا على وداد مع السعودية والحركة الوهابية وكانت حدود أبوظبي الطويلة مع السعودية مصدر خطرٍ يهددها ويهدد دبي معها أيضاً ، لذلك حافظ حكام الإمارتين خاصة حكام أبوظبي على نوعٍ من العلاقات المتوازنة معها بحيث يضمنون سلامة حدودهم .

وقد شهدت الأعوام الأولى لافتتاح الخط الجوي نشاطاً لابن سعود ، حيث راح رجاله يجوبون المنطقة المتاخمة لحدوده ويجمعون الزكاة من القاطنين هناك . لذلك فقد خاف الإنجليز ازدياد نفوذه هناك وصاروا يعتقدون بأنه سوف لن يقف موقف المتفرج بل إنه لا بد وأن يقدم على عملٍ ما ، وأن معاهدة جدة المعقودة معه عام ١٩٢٧ سوف لن تمنعه من طموحاته ومطالبته بواحة البريمي ، ولأجل كبح جماحه فقد كان رأي بعض السياسيين البريطانيين أن تقوم بريطانيا بمساعدة (المشيخات) في حالة تعرضها لهجوم أرضي إذا ما طلب الحكام ذلك .(٤٧) إذ في اعتقادهم أن ذلك سيمنع الحكام من الارتماء بأحضان السعودية خاصة حينما يتعرضون لمشاكل داخلية .(٤٨)

وكانت حكومة الهند تحاول إيجاد طريقة توازن فيها بين تهديدات ابن سعود وبين ضمان أمن الطريق الجوي والحد من التكاليف والمصروفات التي ستبذل لضمان ذلك التوازن . لذلك فإنها دعت إلى عدم التدخل المباشر ولكنها اتبعت سياسة إحكام السيطرة على المشيخات بشكلٍ من

الأشكال ، باعتبارها طريقة معقولة توفق بين تحقيق المطالب السياسية وتحدُّ كذلك من المصروفات المالية .(٤٩)

* * *

لقد شهدت أعوام ما بعد منتصف الثلاثينيات تطورات كثيرة وسريعه في مناطق الخليج العربي ، خاصة منطقة الإمارات . ففي ما يخص الخطوط الجوية فقد باشر البريطانيون في عام ١٩٣٧ بمد خطٍ جوي إلى أستراليا تحلق فيه الطائرات المائية المدنية ، وتم اختيار خور دبي كمطار مائي تحط فيه الطائرة ويقضي الركاب ليلة هناك في طريقهم إلى أستراليا ، وهذا مما زاد من أهمية سلامة وأمن المنطقة للإنجليز . كما أن الخلافات بين إيران والإنجليز ازدادت في تلك الفترة ، إذ طلبت إيران إغلاق المقيمية السياسية البريطانية الموجودة في بوشهر ، وقد ناقشت الحكومة البريطانية هذا الطلب عدة مرات ولم تبت فيه وبقي الأمر معلقاً من عام ١٩٢٩ إلى عام ١٩٣٦ ، عندما قررت بريطانيا في ذلك العام نقل المقيمية من بوشهر إلى البحرين ، غير أنها لم تقدم عليه بسبب كلفة النقل . لكنها كانت ترى أن النقل أمر ضروري تحتمه أسباب سياسية ، وكلما تم الإسراع به كلما كان ذلك أفضل ، فالأمور في الساحل العربي تتطور بشكلٍ سريع بحيث تحتم وجوداً بريطانياً قوياً في المنطقة ، وامتيازات التنقيب عن النفط قد تم التوقيع عليها بين الشركات البريطانية وبعض الإمارات ، وهناك إمارات أخرى قد توقع أيضاً . وفي الخليج أيضاً يكمن التهديد الفرنسي والهولندي باستخدام

الخط الجوي واحتمال إقامة مطارات خاصة بهم ، لذلك أصبح أمر نقل المقيمية محتماً إذ صار يُعدُ منفعةً لا مشكلةً . وفي عام ١٩٣٦ أصدر المقيم السياسي البريطاني في بوشهر تعليماته بأن يكون مساعد الوكيل السياسي الموجود في البحرين مسؤولاً عن منطقة الإمارات ، لكن تنفيذ تلك التعليمات لم يتم إلا في عام ١٩٣٩ عندما اندلعت الحرب العالمية الثانية وبرزت الأهمية الاستراتيجية للخليج بصورة أكبر .

غير أن قضية الخط الجوي المار عبر أجواء الإمارات وأرضها ، كانت له نتائج عكسية على المستوى الشعبي ، وقد ظهرت تلك النتائج بصورة واضحة في إمارة دبي ، ذلك أن الإيرادات المالية التي صارت بريطانيا تدفعها إلى الحاكم حَسَّنَت ولا شك من وضعه المالي ، غير أن تحسن وضع الحاكم لم تتحسن معه أيضاً أوضاع تجار البلد المالية الذين كان معظمهم إما من أفراد الأسرة الحاكمة أو أعضاء في مجلس الشورى الخاص بالحاكم وهم جميعاً تجار لؤلؤ سابقون ، فكانت النتيجة أن هؤلاء الجماعة بقوا مفلسين ووضعوا اللوم في ذلك على بريطانيا . وقد ظهرت الخلافات بصورة جلية بين الحاكم وبينهم عندما تقدم بعض أفراد أسرته يطلبون منه مشاركتهم في تلك الإيرادات .(٥٠) لكن الحاكم رفض طلبهم مما ولد شعوراً بالاستياء عندهم وعند طبقة التجار ودفعهم إلى معارضة تجديد عقد المطار كما سنرى ذلك في التفاصيل لاحقاً .

وقبل أن ندخل في تفاصيل قيام تلك المعارضة ، لا بد أن نذكر بأن

الخطوط الجوية البريطانية قد حققت نجاحاً لطيرانها باستخدام الخط موضوع بحثنا هذا ، إذ كانت هناك رحلتان جويتان أسبوعياً إلى كراتشي في عام ١٩٣٢ تحط فيهما الطائرات في الشارقة ، وفي عام ١٩٣٦ تم استخدام مطارات دبي المائية والأرضية كما بينا ذلك سابقاً مما أكسب الإمارتين أهمية أكثر من أهمية بقية الإمارات .

ومن الجدير بالذكر أنه عندما كانت المناقشات دائرة بين الانجليز وحاكم الشارقة حول المطار هناك ، كما بيناها في الفصل السابق ، وبينا أيضاً الاعتراضات التي قام بها وجهاء الشارقة ضد المشروع فإن بعض أفراد الأسرة الحاكمة في دبي وتجارها كانوا على علم بما جرى في الشارقة آنذاك ، لذلك عندما باشر الانجليز التفاوض مع حاكم دبي بشأن هبوط الطائرات المدنية المائية في خور دبي ، قرر هؤلاء عدم التسليم بكل مطالب الإنجليز ، وأنهم إذا ما وافقوا على استخدام المطار المائي والأراضي للأغراض العسكرية ، فإنهم لن يوافقوا على استخدامه للأغراض المدنية ، رغم علمهم بأنه إذا كانت بريطانيا لا تدفع أجوراً عن استعمال طائراتها العسكرية للمطار إلا أنها ستدفع خمسة روبيات للحاكم عن كل طائرة مدنية تحط في أحد المطارين البري أو المائي ، وأن هذه الايرادات وغيرها ستدخل في خزينة الحاكم . وأنه ما لم يتم الاتفاق مع الحاكم على كيفية توزيع ذلك الدخل فإنهم سيعارضون الاتفاقية .

غير أن الحاكم ونظراً للظروف المالية الصعبة التي كانت الإمارة تمر بها ، لم

يهتم باعتراضات هؤلاء الناس وقرر تأجيل النظر في أمرها إلى ما بعد التوقيع ، وفي يوم ٢٢/ يوليو/ ١٩٣٧ وقع على الاتفاقية التي نصت على أن تدفع بريطانيا له عائداً يبلغ ٤٤٠ ربية شهرياً إضافة إلى أجور الهبوط لكل طائرة كما بيناه .(٥١)

وكانت مدة الاتفاقية سنة واحدة قابلة للتجديد بشرط ألاّ تتغير شروطها . وبعد مدة وفي العام نفسه وقّع حاكما دبي والشارقة اتفاقاً مشتركاً مع الإنجليز تعهدا فيه بحماية ركاب الطائرات الذين يهبطون في دبي وعليهم السفر إلى الشارقة لقضاء الليلة في دار الاستراحة هناك .(٥٢)

ونتيجة لذلك فقد صار خور دبي يسقبل طائرة مائية مدنية بمعدل مرة واحدة كل أسبوع ، كما تم تغيير مسار تلك الطائرات ليكون من البصرة فالبحرين فدبي حيث تتوقف ليلاً بدلاً من توقفها في الشارقة ثم من دبي إلى كراتشي ، وفي أوائل عام ١٩٣٨ ازداد عدد الطائرات التي تستخدم المطار المائي إلى أربع طائرات كل أسبوع .(٥٣)

وقد سارت الأمور على ما يرام في الشارقة ، إلا أنها لم تكن كذلك في دبي إذ ازدادت قوة المعارضة كما ازدادت حدتها بحيث اضطر الحاكم إلى عدم تجديد الاتفاقية السنوية التي انتهت في شهر مارس ١٩٣٨ .(٥٤) مما دفع بفاول أن يكتب إلى حكومة الهند طالباً موافقتها على استخدام خور إمارة أم القيوين أو رأس الخيمة كمطار للطائرات المائية .(٥٥)

وبناء على ذلك فقد دعت وزارة الطيران لاجتماع مجلس الدفاع الأعلى

بتاريخ ١٣ أبريل ١٩٣٨ تم القرار فيه على بذل كافة الجهود للإبقاء على استخدام مطار دبي ، أما مطار رأس الخيمة فيبقى مطاراً احتياطياً فقط .(٥٦)

وعليه فقد أوعز (فاول) للسيد (وايتمان) (WEIGHTMAN) الوكيل السياسي في البحرين أن يتوجه إلى دبي لحل المشكلة . وفي شهر يونيو من ذلك العام وصل (وايتمان) إلى دبي وطلب مقابلة المعارضة الممثلة بمجلس الشيخ ، فكانت مواجهة عاصفة بين الإثنين ، بين فيها المعارضون بأنهم يعارضون بريطانيا بسبب موقفها منهم ، حيث منعتهم من جلب العمال الذين يشكلون العمود الفقري في عمليات الغوص على اللؤلؤ بحجة أن هؤلاء عبيد أرقاء ويجب تحريرهم ، وبذلك فقد شلتهم مالياً واقتصادياً .(٥٧)

ومن الأمور الأخرى التي استجدت في المنطقة وكان لها تأثير على الوضع الداخلي في الإمارات وانعكاسات على السياسة البريطانية ، ظهور النفط ، إذ بدأت في تلك الفترة احتمالات وجوده في مناطق الإمارات ، مما دفع بالشركات الأمريكية في المملكة العربية السعودية وغيرها أن تحاول الحصول على موطىء قدمٍ لها هناك . ولخوف الإنجليز من تواجد الأمريكان في المنطقة ليس على نفطها فقط ولكن لاحتمال قيامهم بالحصول على امتياز خط جوي لهم أيضاً ، فقد قاموا وللفترة ما بين عام ١٩٣٥-١٩٣٦ بالحصول على امتيازات للتنقيب عن النفط في كل الإمارات ،

حصلـت عليهـا شـركـة الامتيـازات البتروليـة المحـدودة -PETROLE UM CONUSSION LIMITED . (PCL) التابعـة لشـركـة نفـط العـراق .(٥٨)

وهكذا ضمن الإنجليز مصالحهم في المنطقة ، غير أن ذلك الضمان وكما بينا في سطور سابقة لم يجد له صدى ولا منفعة عند التجار ورجال الأعمال من أهل دبي ، لذلك فقد شكل هؤلاء جبهة معارضة للسياسة البريطانية أثارت قلقاً عند الإنجليز ، زادتها مخاوفهم من التحركات السياسية للملك ابن سعود خاصة ضد الكويت والتي ظهرت في تلك الفترة . ثم جاءت الحرب العالمية الثانية فخاضتها بريطانيا بكل قوتها ، أكدت خلالها أن سياسة عدم التدخل التي كانت تدعيها لم يعد لها وجود في قاموسها السياسي وأن هناك سياسة جديدة اتبعتها خلال تواجدها في المنطقة .



هوامش الفصل الرابع

(1) I.O. L&R, R/15/2/185, Fowle, the PR, to the Government of India, 30 Oct. 1933, No. 1779-S of 1933 .

(٢) أنظر الخارطة رقم (٨) .

(3) I.O.L&R, L/P&S/10/1205, Haworth, the PR, to the Government of India, 30 April 1927, No. 137-S of 1927, E. 4159 .

(4) I.O.L&R, L/P&S/12/1978, PR, to the S of S for India, London, 23 June 1933, P.Z. 4222-1933, No. 706-S of 1933 .

(5) I.O.L&R, L/P&S/12/1990, the PR, Tehran, to Aviation, Baghdad, 17 August 1934, No. C/283 of 1934 .

(6) Ibid., minute paper, Political Dept., 15 March 1935, P.Z. 1471/35 .

(٧) لقد اتبعت بريطانيا مثل هذه السياسة ضد كافة الامارات تقريباً كوسيلة ضغط ضد حاكمها وشعبها .

(8) I.O.L&R, R/15/1/280, PA, Bahrain, to PR, Bushire, 4 August 1934, No. 754-S of 1934 .

(٩) لمزيد من التفصيلات راجع مواد الفصل السادس من هذا الكتاب .

(10) I.O.L&R, L/P&S/12/1990, Agreement between the Royal Air Force and the Ruler of Abu Dhabi-attached to a letter from the PA, Bahrain, to the PR, Bushire, 17 Feb. 1935, C/107-7/12 .

(11) Ibid., Extract from Intelligence report by the PA, Bahrain, for the period from 1-15 May, No. 9 of 1935 .

(12) Ibid.

(13) Ibid., Fowle, th PR, to the S of S for India, London, 15 May 1935, P.Z. 3525, C/ 160 of 1935 .

(14) Ibid., Fowle, the PR, to the Government of India, 8 July 1935, No. 481-S of 1935, P.Z. 5340 .

(15) Ibid., from the Air Ministry, to the India Office, 24 Oct. 1935, P.Z. 6643, No. S 32395/D. 01 .

(16) I.O.L&R, L/P&S/12/3747, a meeting for the CID, 24 Sept. 1935, M.E. (O), 42nd meeting, part 1 .

(17) Romance of the Flying Mail, p. 214 .

(١٨) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب المفصل في تاريخ الامارات العربية المتحدة أبوظبي – ١٩٨٤ ، فالح حنظل – ج٢ – أحداث العام ١٨٥٢ وما يليه .

(19) PRO, Avia 2/1904, PR, Fowle, to the Government of India, 11 Oct., 1933, No. 752-S of 1933 .

(20) Ibid.

(21) Ibid.

(22) Ibid., Imperial Airways, to Air Ministry, 12 Jan. 1933, 919/AF/LKL .

(23) Ibid., T. from the Government of India to S of S for India, London, 24, Jan., 1933

(24) I.O.L&R, L/P&S/12/3750, PR, Camp, Bahrain, to Government of India, 11 Feb. 1933, D.O. No. C. 35, P.Z. 997-1933 .

(25) PRO, Avia 2/1904, T. from the PR, to the Government of India, 20 Jan. 1933 .

(26) I.O.L&R, L/P&S/12/1963, minute of an inter-departmental meeting held at the Foreign Office on 16 Sept. 1932 .

(27) Ibid., PR, Camp Muscat, to Shaikh Said bin Hunaid, Kalba, 5 March 1933 .

(28) Ibid., Extract from a report of proceedings of the Commander in Chief, East Indies, 24 Nov. 1933, P.Z. 1815/33 .

(29) I.O.L&R, R/15/2/266, Shaikh Said, Kalba, to the PR, Bushire, 10 April 1936 .

(٣٠) أنظر مواد الفصل السادس .

(31) Lorimer, Gazetteer, vol. 1, Historical, part I, p. 783 .

(32) I.O.L&R, L/P&S/12/1963, PA, Kuwait, to Shaikh Sultan, Ruler of Sharjah, 22 July 1932, P.Z. 4664/32 .

(33) Ibid., Minute paper, Political Department, 29 Oct. 1936 .

(34) Ibid., Fowle, the PR, to the Government of India, 22 June 1936. No T/66 .

(٣٥) لقد وضع الانجليز شرطاً لاعترافهم باستقلال كلبا ، أن يضمن الشيخ تطبيقه للمعاهدة التي عقدتها بريطانيا معه .

(٣٦) لمزيد من التفاصيل راجع مواد الفصل السادس .

(٣٧) مقابله مع السيد أنوارد هندرسن (الضابط السياسي في أبوظبي ١٩٥٩-١٩٦١) جرت بتاريخ ١٩٨٩/٢/١٢ .

(38) I.O.L&R, R/15/4/4, PR, to H. M's. S of S for Commonwealth Relations, London, 20 March 1948, No. 609-S .

(39) I.O.L&R, L/P&S/12/1206, PR, to the Government of India, "Subsidiary Air Route in the Persian Gulf", No. 55-S, 1927 .

(40) PRO, CAB 51/3, Committee of Imperial Defence, "The Proposed transfer of the Political Residency from Bushire to Bahrain", 46th meeting, dated 5 May 1936 .

(41) I.O.L&R, L/P&S/10/1271, CID, Persian Gulf Sub-Committee, Telegraphic Correspondence between the S of S for India and the Government of India, T. from S of S to Viceroy, 15 June 1928 .

(42 I.O.L&R, L/P&S/12/3747, a meeting for the CID, held on 24 Sept. 1935, M.E. (O) 42nd meeting .

(43) Ibid .

(44) Ibid .

(45) Ibid .

(46) Ibid .

(47) I.O.L&R, R/15/1/285, Appendix B, a report by the Air Headquarters, British Forces in Iraq, 20 Dec. 1934 .

(48) I.O.L&R, L/P&S/12/3747, a meeting for the CID, 24 Sept. 1935, M.E. (O) 42nd meeting, part 1 .

(49) Ibid., PR, Bushire, to the India Office, 19 May 1938 .

(٥٠) لقد صاحب هبوط تجارة اللؤلؤ بهبوط اسعاره أن أصيب التجار بعجز مالي ، قابل ذلك انتعاش حالة الحكام الاقتصادية بسبب الاتفاقيات ، مما ولد حالة نفور بين الطرفين .

(٥١) ولو أن الاتفاقية مع دبي ، كانت للأغراض العسكرية ، غير أن البريطانيين كانوا يعتزمون استخدامها للأغراض المدنية أيضاً – راجع مواد الفصل الثالث ، وأنظر أيضاً اتفاقية دبي للطيران عام ١٩٣٧ .

(52) I.O.L&R, L/P&S/12/3767, News Summary for the period from 1-15 of Sept. 1937, No. 16 of 1937, P.Z 7132 .

(٥٣) راجع الجدول رقم (٤)

(٥٤) لمزيد من التفاصيل أنظر مواد الفصل الخامس .

(55) I.O.L&R, L/P&S/12/3827, PA, Bahrain to PR, Bushire, 26 June 1938, P.Z. 4411, No. C/386-22/8 .

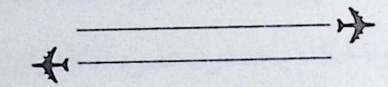
(56) Ibid., T. from the PR, to S of S for India, 7 Oct. 1938, T. 275, P.Z.6899 .

(٥٧) راجع مواد الفصل الخامس .

(٥٨) لقد كانت شركة نفط العراق شركة مساهمة تساهم فيها شركات أمريكية وفرنسية وغيرها ، لكنها من حيث الأساس بريطانية المنشأ .

الفصل الخامس

5



الخط الجوي وظهور الحركة الاصلاحية في دبي

(١٩٣٧ - ١٩٤١)

5

الخط الجوي وظهور الحركة الاصلاحية في دبي
(١٩٣٧ - ١٩٤١)

ذكرنا في الفصل السابق كيف أن أمور الخط الجوي قد استقرت في منطقة الإمارات فصار الحكام يجددون عقود الاتفاقيات الخاصة به سنة بعد سنة بدون اعتراض بل بإقبالٍ وترحيب ، يساندهم في ذلك أغلب أفراد الشعب لما لمسوه من منافع مادية واقتصادية أتت إليهم من جرَّائه . بل إن الحكام صاروا يتطلعون إلى منح تسهيلات أكبر أملاً في الحصول على إيراداتٍ أكثر ، فنجد أن حاكم الشارقة وافق في عام ١٩٣٦ على بناء فنارٍ في جزيرة صير بو نعير كي يستخدمه البريطانيون لأغراضٍ عسكرية كما وافق حاكم أبوظبي على بناء فنارٍ أيضاً في جزيرة حالول يستعمل لإرشاد الطائرات العسكرية . وهكذا سارت الأمور بهدوء في الإمارتين وفي إمارة كلباء أيضاً ، غير أن الأمر لم يكن كذلك في إمارة دبي ، إذ ثارت معارضة بوجه الحاكم أثارها بعض أفراد أسرته وبعض التجار والمتنفذين نتيجة لعقده الاتفاقية ، كما ألمحنا إلى ذلك في الفصل السابق .

ولكي نفهم بالتفصيل أسباب رفض تلك الجماعة للاتفاقية وما أدى إليه

ذلك الرفض من أحداثٍ سياسيةٍ هزّت الإمارة كلها ، لا بد من معرفة التركيبة السياسية والماليةِ والاجتماعية التي كانت قائمة في دبي وما طرأ عليها من تغيير إبّان تلك الفترة .

لقد قامت التركيبة آنفة الذكر في دبي وحتى في غيرها من الإمارات ولعقودٍ سابقة طويلة على معادلة أن الحاكم يحتاج لدعمٍ مالي من التجار الذين هم في الأغلب كبار ممولي وتجار اللؤلؤ فيحصل على المال منهم من ضريبة الغوص أي خُمس حاصل اللؤلؤ الذي يحصلون عليه في نهاية كل موسم غوص على مدار السنة تقريباً . بينما يحصل هؤلاء التجار ومعهم بقية أفراد الشعب بالمقابل على الحماية والأمن والاستقرار وتهيئة الظروف السياسية والاقتصادية المناسبة التي يجب أن يحققها لهم الحاكم . فصار هؤلاء التجار يشكلون النخبة من أبناء المجتمع الذين يتداولون الأمور مع الحاكم يومياً في مجلسه الذي هو بمثابة الديوان الرسمي فصارت لهم صفة استشارية إلزامية بحيث لا يتخذ الحاكم قرارهُ إلا بعد استشارتهم ، وعلى هذه المعادلة قام النظام السياسي والاقتصادي والاجتماعي في الإمــارة .

ففي إمارة دبي المتميزة دوماً بمجتمعها التجاري ، إذ فيها نخبة جيدة من التجار خاصة تجار اللؤلؤ الذين يشكلون العمود الفقري لاقتصاد البلد ، كما يشكلون غالبية أعضاء المجلس المشار إليه أعلاه ، حدث ما لم يكن متوقعاً لديهم ، إذ أنتجت اليابان اللؤلؤ الصناعي وغزت به الاسواق بسعرٍ رخيص وبذلك قتلت عالم الغوص واللؤلؤ ، ليس في إمارة دبي فحسب

ولكن في كل الإمارات بل في كافة أقطار الخليج العربي المعتمدة في اقتصادها على اللؤلؤ . فأصيب هؤلاء التجار بالإفلاس ، ولم يبق في الإمارات من إيرادات لأهلها إلا ما كان يحصل عليه الحاكم من البريطانيين لقاء وجود المطارات في إمارته .

وكانت الكارثة أشد في دبي باعتبارها مركزاً تجارياً ومالياً مرموقاً ، إذ في الوقت الذي ازدهرت فيه إيرادات الحاكم أُصيب التجار بالإفلاس المادي والمعنوي ، فحينما لم يعودوا قادرين على دفع المال لخزينة الحاكم لم يعد هو بحاجة إلى إيرادات منهم أيضاً ، فبالتالي شعروا بأنهم لم يعد لهم نفوذٌ ولا ميزةٌ وأنهم فقدوا كُل شيء ، فصبوا جام غضبهم ليس على الحاكم فقط الذي استغل تلك الظروف فراح يتخلص من بعض المعارضين منهم ، لكنهم أيضاً غضبوا على بريطانيا التي تقع عليها مسؤولية ما حدث ، باعتبارها أثرت الحاكم وأفقرتهم .

ولكن رغم الضعف المادي الذي أصاب أعضاء المجلس إلا أن شدة معارضتهم وهيجانهم أجبرت الحاكم الشيخ سعيد بن مكتوم على الرضوخ لهم في مارس ١٩٣٨ فرفض تجديد عقود المطارات ، ثم لم تلبث الأمور أن تطورت بين الطرفين إلى مواجهات وتحديات أكثر إذ تقدم أعضاء المجلس بطلب من الحاكم أن يوافق على تأسيس مجلس تنفيذي والقيام بإصلاحات سياسية واقتصادية تشمل توزيعاً للدخل بشكلٍ مدروس في الإمارة .

لكن الحاكم رفض تنفيذ تلك الطلبات لأنه كان يرى أن توزيع الإيرادات التي كانت تأتيه من المطار يجب أن تتم حسب خطة يضعها بنفسه ولا يعلن عنها بحيث تعم فائدتها الجميع وليس تجار البلد فقط . فهو لذلك لا يريد أن يسلّم بكل الأمور التي يطلبها منه عدد من التجار الذين استغلوا الظروف الاقتصادية الصعبة فشكلوا جبهة معارضة . أما الموقف البريطاني فقد اتسم بالتردد ، إذ أنهم من حيث المبدأ لم يكونوا رافضين لفكرة الإصلاح ، غير أنهم كانوا يخشون أن تتعقد الأمور بين الطرفين وتؤدي إلى اضطرابات تعكر صفو الاستقرار وتؤثر على سلامة الخط الجوي . فكانت نتيجة اختلاف وجهات النظر بين المعارضة وسلطة الحاكم ومصالح الإنجليز أن انبثقت في دبي بشهر أكتوبر من عام ١٩٣٨ ما سُميت بالحركة الإصلاحية التي تزعمها الشيخ مانع بن راشد الذي كان والده حاكماً لدبي للفترة من ١٨٨٦ إلى ١٨٩٤ فهو ابن عم الحاكم كما أنه شخصية مرموقة ، فالتف حوله عدد من المؤيدين من الأسرة الحاكمة وتجار البلد وأعيانها .

* * *

لقد كُتب الكثيرُ عن حركة دبي الإصلاحية ، غير أن علاقتها بموضوع الخط الجوي لم يُذكر عنها إلا قليلا ، لذلك سنحاول في هذا الفصل إيضاح تلك العلاقة . فالحركة ولو لم تصمد طويلاً ، غير أنها تركت آثارها الواضحة على الموضوع ، فقد تزامن ظهورها مع ازدياد أهمية الخط الجوي للطائرات المائية عبر القارات والذاهبة إلى الشرق الأقصى وأستراليا ، التي

كان عليها أن تحط في خور دبي المائي لقضاء الليل ، ولما لسلامة وأمن الطائرات والركاب والمطار من أهمية أولاها البريطانيون كما بينا ذلك في الفصول السابقة ، والتي تزامنت والحرب العالمية الثانية على وشك الاندلاع ، لذلك فلم يكن البريطانيون بصورة عامة مرتاحين من رجال الحركة مما جعل من طلباتهم التي تقدموا بها إلى الحاكم وغيرها سبباً لفشل حركتهم وسقوطها . وبما أن الحركة قامت أصلاً لأسباب مالية واقتصادية بلغت ذروتها خلال أعوام الثلاثينيات فلا بد ولكي نحيط بأطرافها أن نلقي الضوء ونتحدث بشيءٍ من التفصيل عن الحالة الاقتصادية التي كانت عليها دبي في ذلك العام .

كانت دبي معروفة ومنذ سنوات طويلة بمكانتها التجارية وبوضعها الاقتصادي السليم فهي أفضل من أية إمارة أخرى ، بل توفرت لها ميزات أفضل من أي قطرٍ عربي آخر من أقطار الخليج .[1] إذ يقطنها عدد من التجار العرب والإيرانيين والهنود يعيشون بسلامٍ ويتعاملون على الأغلب بتجارة اللؤلؤ وتصديره واستيراد بضائع بدله .[2]

غير أن أفول تجارة اللؤلؤ الطبيعي بظهور الصناعي الياباني منه ودخول عوائد مالية جديدة للإمارة من إيرادات وامتيازات النفط والمطارات كانت تدخل كلها في خزينة الحاكم الخاصة ، أفقد هؤلاء التجار ليس فقط إمكانياتهم المالية ولكن امتيازاتهم الاجتماعية أيضاً كما بينا ذلك في بداية الفصل . وإذا كان التجار الهنود الذين تضررت تجارتهم بظهور اللؤلؤ

الصناعي قد قامت بريطانيا بحمايتهم من الإفلاس باعتبارهم من رعاياها ، لكن حاكم دبي لم يقم بعمل كهذا معهم مما أثار حنق أولئك التجار ليس ضده فحسب ولكن ضد بريطانيا أيضاً التي كان لسوء تصرفاتها معهم بالقيود التي وضعتها في السابق عليهم والتي شرحناها في الفصل الأول أثرٌ كبيرٌ في ما آل إليه أمرهم .(٣)

وعلى هذا الأساس قامت حركة الإصلاح التي كانت غايتها الرئيسية إصلاح الوضع الاقتصادي في البلاد وإعادة الانتعاش لمجتمعها التجاري كالسابق ، غير أن قوة تأثيرها على الحاكم وهي في مراحلها الأولى لم تكن شديدة أو فعالة ، وذلك بسبب نظام الحكم في الإمارة فقد كان شأنه شأن بقية الإمارات ، بل بقية الأنظمة في الخليج العربي إذ يقوم على نظام قبلي يكون الحاكم فيه شيخ القبيلة الأكثر عدداً أو نفوذاً وسلطةً ، ويستند الأساس السياسي والاجتماعي في هذا النظام على الأعراف والعادات القبلية والاجتهادات الدينية ، لذلك لم يكن يوجد هناك دستور مكتوب على الشكل المعروف في البلدان الأخرى .(٤)

وقد جرت العادة أن يكون للشيخ عدد من المستشارين الذين يشاورهم في أمور الحكم حيث يدلون له برأيهم فيستمع إليه ، غير أنه غير مجبرٍ على الأخذ به . وقد جرت العادة أيضاً أن يكون هؤلاء المستشارون من أفراد الأسرة الحاكمة وكذلك من كبار تجار اللؤلؤ حيث يجتمعون في مجلسه يومياً ، لذلك أُطلق عليهم اسم (المجلس) . وفي الثلاثينيات تراوح عدد

أعضاء مجلس حاكم دبي ما بين خمسة عشر إلى أربعين شخصاً ، كلهم من أقاربه ومن أعيان البلد وشخصياته المرموقة ، وكانت العلاقة بينه وبينهم تقوم على أساس (خُذ واعطِ) ، فهو يأخذ منهم ميزانية المشيخة على شكل ضريبة غوص ولؤلؤ ، مقابل قيامه بحماية البلد وترتيب أموره الاقتصادية والاجتماعية ومنحهم الوجاهة والاعتبار ، وهو المنصب الذي كان يتلهف أعضاء المجلس على الإبقاء عليه .

غير أن أحداث السنوات السابقة ، وحصول الحاكم على إيرادات من المطارات والنفط والإفلاس الذي تعرض له أعضاء المجلس ، غيرت من تلك المعادلة كما بينا ذلك سابقاً ، لذلك شكّل هؤلاء الناس جماعة ضغط في المجلس . وفي سبيل استرداد مكانتهم الاجتماعية كالسابق ، راحوا يسعون إلى إحداث تغييرات وإصلاحات مالية في الإمارة . غير أن اقتراحاتهم التي رفعوها إلى الحاكم بهذا الشأن لم يعرها اهتماماً ولم ينفذها إذ أصر على تنفيذ خطته التي رسمها بنفسه مما أجج عندهم روح الثورة لأجل التغيير .

والواقع أن ما حصل في دبي في تلك السنة من ظهور حركة إصلاحية سياسية ، ظهرت على غرارها حركات في مناطق أخرى من الخليج العربي تراوحت نوعيتها بين حركات انفصالية وأخرى ذات أيدلوجيات إصلاحية ، أو حركات سياسية لم يكتب لها أن تصمد طويلاً بل أُخمدت بسرعة .(٥)

فالآيدلوجية السياسية التي ظهرت في دبي ، اكتسبت أهميتها من طريقة طرحها ومعالجتها للأوضاع التي كانت سائدة ، وكذلك من موقفها المتحدّي للمصالح بل للوجود البريطاني ليس في الإمارة فقط ، ولكن في كل الإمارات .

ومن الظواهر الاجتماعية والسياسية الأخرى التي برزت في تلك الفترة ويسبب الأحداث السابقة التي أثرت على قوة الحاكم السلطوية ، كانت ظاهرة محاولة بعض القبائل الخروج على الحاكم والانفصال عن الإمارة ، وقد ابتدأت تلك الحركة في أعوام الكساد الذي حصل لتجارة اللؤلؤ وقبل أن يحصل الحاكم على إيرادات المطارات والنفط . فكما بينا سابقاً أن إيرادات المشيخة المالية من ضريبة الغوص التي يقدمها التجار وأعضاء المجلس إلي الحاكم ، كانت تساعده في الحفظ على السلطة والنظام ، ومن ذلك رفد القبائل وخاصة البدو المقيمين في المناطق النائية بالمال والمساعدات التي يحتاجونها .(٦) وبذلك يكتسب احترامهم وسلطته عليهم ، وفي الوقت نفسه يشعر أعضاء المجلس بأن مساهمتهم المادية هي التي أمنت هذه السلطة للحاكم . غير أن تغيير الأحوال بالشكل الذي ذكرناه سابقاً ، وإفلاس الحاكم نتيجة لإفلاس هؤلاء الناس أضعفت سلطته ومقدرته على الهيمنة على قبائله ، بل إن بعض تلك القبائل راحت تفكر بالهجرة والرحيل إلى مناطق أخرى ، وقسم منها ارتحل بالفعل من دبي والشارقة ورأس الخيمة .

إلا أن الموقف تغير بحصول الحكام على إيرادات المطار التي لم تحسن مركزهم المالي فحسب ولكن مركزهم السياسي أيضاً ، لذلك راحوا يتطلعون إلى المصدر المالي الآخر المتوقع الحصول عليه وهو النفط ، فاندفع حكام أبوظبي ودبي والشارقة وأم القيوين وراء ذلك المصدر أملاً منهم في تحسين أوضاعهم الاقتصادية المتردية والتي كانت معظم إمارات ودول الخليج الأخرى تشكو منها أيضاً .

ففي الثاني والعشرين من شهر مايو ١٩٣٧ ، وقَّع حاكم دبي الشيخ سعيد بن مكتوم على اتفاقية امتياز للبحث عن النفط مع شركة الامتيازات النفطية (PCL) . (٧)

وقد أعطى الامتياز الشركة الحق في التنقيب عن النفط في كافة أراضي الإمارة ما عدا منطقة (حتّا) ، وجزء قريب من الخور حيث مكان تواجد طائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية ، مقابل دخل سنوي قدره ٣٠٫٠٠٠ ربية سنوياً إلى حين العثور على النفط بكميات تجارية .

وقد تبع اتفاقية النفط أن وقع الشيخ على الاتفاقية الجوية في يوليو من العام نفسه مقابل مبلغ ١٥٫٠٠٠ ربية سنوياً ، مما أوصل إيرادات الإمارة إلى ٤٥٫٠٠٠ ربية أدخلها في ميزانيته الخاصة لكي يتصرف بها حسب رأيه في مصلحة إمارته وشعبه .

هذا المبلغ وإن كان يبدو عالياً يومذاك إلا أنه أقل مما كان يحصل عليه الحاكم من ضريبة اللؤلؤ ، والتي كانت تصل إلى حوالي مائة الف ربية كل

عام ، لكن دخل اللؤلؤ لم يكن مضموناً دائماً بل يتعرض إلى تقلبات السوق ، عكس الدخل الثابت الذي صار يأتيه من الاتفاقيات السابقة والتي مثلت نهاية الاعتماد على الحصول على دخل الإمارة من التجار .

لكن هذا الدخل الجديد للحاكم سبب له مشاكل ، لأنه لم تكن لديه ميزانية مالية أو خطة مسبقة للانفاق يعلن عنها ، فلا الشيخ يعرف نظام الميزانية ولا البريطانيون تدخلوا وساعدوه في ذلك ، إذ اعتبروا أن ذلك شأن داخلي من شؤون الإمارة لا دخل لهم فيه . بينما كانت هناك جملة مشاريع كان التجار يريدون تنفيذها مثل توسيع ميناء دبي وإصلاح النظام المالي والاقتصادي وفتح مجالات استثمار تجارية جديدة تساعد على إنقاذهم من حالة الكساد وتزيل نتائج الانهيار الاقتصادي الذي غرقوا فيه .

ولعل واحدة من أهم تلك المشاكل كانت مشكلة الديون التي وقع فيها هؤلاء التجار أمام الممولين من التجار الهنود المقيمين في دبي والذين مارسوا تمويل عمليات الغوص ثم الحصول على أموالهم مع أرباحها من الحاصلة النهائية لبيع اللؤلؤ ، فلما انهار اقتصاد اللؤلؤ انهار معه هؤلاء التجار وصاروا عاجزين عن دفع مبالغ التمويل التي ظلت عالقة برقبتهم . ولما كان هؤلاء الهنود مدعومين من قبل الحكومة البريطانية ، فإنهم راحوا يضغطون على الوكيل الوطني كي يحصل لهم على ديونهم ، فراح هذا بدوره يضغط على التجار ، مما دفع بهم إلي التوجه إلى الحاكم كي يجد حلاً لمشكلتهم ، غير أن الحاكم لم يستطع أن يجد حلاً فورياً لها ، بل

وعدهم بذلك عندما تحين الفرصة المناسبة ، لكن جوابه هذا لم يكن مقنعاً لهم بل زاد من امتعاضهم وأوجد معارضة وانشقاقاً دعمه بعض أفراد الأسرة الحاكمة ، أدى فيما بعد إلى حدوث مشكلة عام ١٩٣٨ سنتحدث عنها بعد قليل .[٨]

وعلاوة على ما سبق فإن الاتفاقيات الجوية وامتيازات التنقيب عن النفط ، جلبت معها وعوداً وأحلاماً خلابة بالثروة التي ستهبط على البلد ، مما أوجد معها وبصورة طبيعية طموحاتٍ وأفكاراً عند أبناء الشعب وتساؤلاتٍ عن تلك النقلة الاقتصادية وكيفية إنفاق العائدات لبناء دولة ومجتمعٍ عصري جديد يقوم على العلم والمساواة في الحقوق والواجبات .[٩]

لذلك فقد صارت دبي مركزاً لتلك الأفكار والحركات السياسية للفترة ما بين أعوام ١٩٣٤-١٩٣٧ وراح الإنجليز يحسبون لها حساباً إذ إنها أفكار وحركات ستؤدي حتماً إلي تهديد مصالحهم هناك وعدم استقرار المنطقة بصورة عامة . وقد صح ما كان متوقعاً حدوثه إذ جرت محاولة في شهر سبتمر ١٩٣٤ لاغتيال حاكم دبي ، قيل في وقتها إنها كانت بسبب خلافات عائلية ، غير أنها في الحقيقة بسبب مشكلة الديون المعلقة برقبة التجار تجاه الهنود والتي لم يستطع الحاكم إيجاد حلٍ لها ، مما ساعد على سريان إشاعة بأنه يحمي مصالح الهنود والإنجليز .

وعندما سمع (لوخ) (G. LOCH) الوكيل السياسي البريطاني في البحرين

بالحادث ، هرع إلى دبي على متن الفرقاطة (لوبين) واجتمع بالشيخ سعيد وأوضح له بأن ما حدث له هو أمر داخلي وعليه أن يقوم بحل إشكاله بنفسه وألاّ يعتمد على الإنجليز في حل مشاكله ، وأن وجود الفرقاطة (لوبين) في دبي ليس لحمايته وإنما لحماية أرواح البريطانيين وممتلكاتهم في دبي . وأقفل عائداً إلى البحرين بدون أن يجد حلاً لمشكلة ديون الهنود هذه بل ازدادت قساوتها وتأثيرها على التجار بزيادة المشاكل الاقتصادية في البلد (١٠)

أما قائد القوة البحرية العاملة في الخليج ، فقد كان له رأي آخر في معالجة هذا الموضوع إذ كتب إلى (فاول) طالباً منه مساعدة الشيخ سعيد ، باعتبار أنه في تعاونه المعتدل مع البريطانيين سيحافظ على استمرار مصالحهم في المنطقة ، لذا يجب دعمه لأسباب إنسانية فهو يقف في موقف تتنازعه واجباته تجاه شعبه من جهة والتزاماته للإنجليز من جهة أخرى . وعليه فإن هذا النوع من الدعم لا يعتبر تدخلاً في الشؤون الداخلية (١١)

وقد أرسل (فاول) جواباً على هذه الرسالة أكد فيها التمسك بسياسة عدم التدخل وعدم الخروج عنها ، غير أنه أجاز أن يذهب إلى دبي الوكيل الوطني السيد عيسى بن عبداللطيف من الشارقة على متن طراد حربي ، ليحث الحاكم على اتخاذ أي إجراء يراه مناسباً لحماية نفسه ونظامه من المعارضين (١٢) ، وقد قام السيد عيسى بهذا الواجب وأخبر الحاكم بذلك وزوده بقطعٍ من الأسلحة وعتادها ، كما سلمه رخصة بالسماح له باستيراد الاسلحة إذا ما احتاج اليها لتقوية نفسه .(١٣)

وقد بقيت الفرقاطة (لوبين) راسية في مكانها في دبي ، بينما حلقت إحدى طائرات القوة الجوية فوق البلدة إظهاراً للعضلات وتهديداً للمعارضة ، وهكذا تمكن الشيخ سعيد من إحكام قبضته ومسك زمام الأمور ثانية .

وقد ارتاح (فاول) إلى ذلك ودعا أن يقوم كل حاكم بتحمل مسؤولياته القبلية ، ثم كتب إلى حكومة الهند قائلاً : «إن الحاكم تمكن من حل المشكلة بنفسه وبدعم بسيطٍ من جانبنا» .(١٤)

ومن الطبيعي أن سياسة إبراز العضلات التي قام بها (فاول) في دبي ، تتعارض مع تصريحاته السابقة بعدم التدخل وقد برر عمله قائلاً : «إن وجود الفرقاطة الحربية في دبي قد رفع من معنويات الحاكم ونبَّه إلى قوة الإنجليز في المنطقة وانتهت المشكلة بدون أن نتدخل مباشرة في أي شأنٍ داخلي ، لأن التدخل المباشر معناه إثارة موجه كراهية ضد الإنجليز» .

وبهذا فلسف (فاول) تلك العملية مدعياً أنه ما دامت لم تحدث أية عمليات عسكرية فإن ما حدث لم يخرج عن نطاق سياسة بريطانيا والتزاماتها في المنطقة .(١٥) غير أن تفسيرات (فاول) للتدخلِ وعدم التدخل والإجراءات المتناقضة بين أقواله وأفعاله ، أثارت مرة أخرى جدلاً ونقاشاً في الأوساط الحكومية ، إذ إن وجهة نظر وزارة الطيران حول الموضوع تلخصت في عدة نقط ، منها أن الوكيل الوطني استطاع بواسطة التهديد بالقوة الجوية والبحرية أن يجنّب المنطقة الوقوع في مشكلة عويصة (١٦) ، وأن

ذلك الإجراء كان بمثابة إعطاء ورقة رابحة بيد الحاكم استعملها لصالحه بحيث أدت إلى حل المشكلة»[١٧]. وقالت أيضاً: «إنها لم تجد في البيان الرسمي الذي أصدرته حكومة الهند حول إنهاء المشكلة ما يشير إلى الدور الذي لعبته القوة الجوية في ذلك»[١٨]. وقد حثت على أن تقوم بريطانيا بلعب دور أكبر إذ إن ما حصل في دبي يعتبر تدخلاً فعلياً له ما يبرره بشكل تام[١٩]. وأن على الحكومة أن توسع صلاحياتها في التدخل بالشؤون الداخلية إذا ما حدثت اضطرابات في البر أو في البحر وبذلك تتحمل بعض المسؤولية عن استتباب الأمن والسلام.

أما رأي وزارة الخارجية، فقد جاء موافقاً لرأي وزارة الطيران إذ قالت: «على حكومة صاحب الجلالة أن تتقبل تحمل مسؤولياتها بشكل تام عن الأحداث التي تدور في منطقة الساحل المتصالح، وأن عليها أن تدعم وتؤيد ما حدث مؤخراً هناك»[٢٠].

وقد انتهى الاجتماع على تلك الصورة غير أنه لم يعط حلاً حاسماً للموضوع، ففي رده على ما جاء في أعلاه قال (فاول): «إن ماحدث من تماس قريب مع الأحداث هنا، ربما أزال بعض الغموض الذي يخيم على الأساس الذي تقوم عليه مسؤولياتنا»[٢١]. وقد قصد بهذه العبارة أن مسؤوليات بريطانيا في المنطقة تقوم على وجوب حماية رعاياها الهنود ومنع تهديد أمن البحر وكذلك منع تجارة السلاح وتجارة العبيد وتأمين سلامة الخط الجوي، وهو الواجب الجديد الذي ألقته وزارة الطيران على

عاتق المقيمية.[٢٢]

أما ما كان (فاول) يراه ليس من مسؤولية بريطانيا، فقد قال عنه:

«أن نَسُنَ ونفرضَ قانوناً ونظاماً لكي نمنع الحروب والمناوشات التي تنشب في البر أو أن نقوم بحماية الشيوخ إذا ما خاضو حرباً برية أو نُبقيهم على عروشهم عندما يفقدون مقدرتهم على ذلك بأنفسهم».[٢٣]

غير أن تصريحات (فاول) كانت مجرد أقوال إذ ستثبت الأحداث فيما بعد أن البريطانيين سيتبعون سياسة أخرى مخالفة لما جاء في أعلاه وكما حدث في المرات السابقة.

فحينما استمرت الأوضاع الاقتصادية بالتدهور وكانت أشدها في عام ١٩٣٦، فإن الإصلاحات التي طلبتها المعارضة لم تنفذ إذ استمر الحاكم على خطته في الاحتفاظ بمصادر الدخل القومي وصرفها في الأوجه التي يراها مناسبة. وقد انتبه الإنجليز إلى تلك المشكلة حينما اكتشفوا بأن التجار صاروا يقومون بأعمال غير قانونية، مثل تجارة السلاح وجلب الأفارقة وهي العملية التي تسميها بريطانيا تجارة الرقيق وكذلك تهريب المواد، مما دفعهم إلى إسداء النصح للحاكم بالقيام بإصلاحات داخلية تؤدي إلى انعاش اقتصاده وبالتالي إيقاف تلك الأعمال. كما تعرض الشيخ في الوقت نفسه إلى ضغط من بعض المحيطين به، فوافق على القيام ببعض الإصلاحات[٢٤]، كان أهمها سن قانون جديد للبلاد. غير أن الإصلاحات الجذرية التي كانت تطالب بها المعارضة لم يستطع أن ينفذها إذ وقع بين

نارين وذلك عندما أراد إيجاد تسوية لمشكلة ديون الهنود بعرض مشاكلهم على محكمة بموجب قانون البلد ، فهو من ناحية لم يستطع أن يجعل الهنود يتنازلون عن ديونهم ومن جهة أخرى اعترضت بريطانيا على ذلك واعتبرت أن واجبها حماية رعاياها الهنود ، بحيث لا يحاكمون إلا بموجب القوانين البريطانية ، وأنها ستصدر قانوناً بذلك على غرار ما هو معمول به في الكويت والبحرين وعُمان .(٢٥)

وهكذا فشلت خطط الحاكم الإصلاحية (٢٦) ، ورافقتها موجة شائعات مفادها أن الحاكم منع صرف الإيرادات المالية لبعض أفراد أسرته أيضاً.(٢٧)

وسواء أكان ما حصل في دبي صحيحاً أو غير صحيح ، فإن آثاره الاقتصادية على عامة الشعب والتجار وبعض أفراد الأسرة الحاكمة كانت شديدة ، فقامت على إثرها وكنتيجة لها حركة الشيخ مانع بن راشد الإصلاحية التي أشرنا إليها سابقاً .

ولم تتحسن الأوضاع خلال أعوام ١٩٣٧-١٩٣٨ بل ازدادت سوءاً بسبب تردي الأوضاع التجارية من جهة والسياسية المالية التي يتبعها الحاكم من جهة أخرى . وتفاقم الوضع أكثر عندما قام الإنجليز بمحاكمة ثم تسفير تاجرين إلى خارج دبي أحدهما نجدي والآخر إيراني وهما خلف الدمامي ومحمد رسول ، وكانت تهمتهما تهريب السلاح (٢٨) ، وقد اعتبرت المعارضة ذلك التصرف من الإنجليز تدخلاً سافراً في الشؤون الداخلية للإمارة ، ووجهوا انتقاداً للحاكم لموافقته على تسفير هذين التاجرين

المعروفين منذ مدة طويلة في البلد ، وخافوا أن يصيبهم مثل ما أصاب هؤلاء إذ يطلب الانجليز إخراجهم من البلد وحينئذ لا يمكن للحاكم الاعتراض على طلبهم ، لذلك فإنهم طلبوا منه أن يستشيرهم إن حدث أمر كهذا في المستقبل .[٢٩]

وإزاء الوضع الذي تفاقم في البلد ، لم يجد الحاكم بداً من الدعوة إلى اجتماع المجلس في العشرين من مارس ١٩٣٨ حيث أثار المعارضون نقطتين أمامه وهما قضية تسفير التاجرين والحد من تدخلات البريطانيين في ما أسموه بتجارة الرقيق . وهما قضيتان لهما علاقة مباشرة بما تبقى لهم من وسائل للعمل والتجارة بعد أن انسدت أمامهم أبواب تجارة اللؤلؤ ، لذلك طلبوا منه أن يطلب من المقيم السياسي إعادة العمال الذين هربوا منهم ولجأوا إلى الإنجليز وادعوا أنهم عبيد قد تم تحريرهم ، كما يجب أن يطلب أيضاً إعفاء التاجرين لأن موافقته على تسفيرهما تمت بدون استشارة المجلس . ولكي يزيدوا من ضغطهم عليه أخبروه بأنه ما لم ينفذ الإنجليز تلك الطلبات فإنهم سيعارضون تجديد الاتفاقية الجوية التي سينتهي أمدها في يوليو ١٩٣٨ ، ومنحهم أية تسهيلات أخرى .[٣٠]

وبناءً على ذلك فالمجلس لم يعد مجلساً استشارياً يؤخذ أو لا يؤخذ بمقترحاته فحركة الصراع عززت قدرة المعارضة على جعله مجلساً يفرض إرادته ، ماسكاً بيده الورقة الرابحة ، وهي عدم تجديد الاتفاقية الجوية . والمجلس بموقفه هذا الذي دخل فيه أيضاً بمواجهة وخصومة مع الحكومة

البريطانية فإنه طرق باباً جديداً في العمل السياسي ، مما جعل قضية سلامة المطارات والطائرات المائية التي صارت تحط ثماني مرات في الأسبوع موضع اهتمام بريطانيا الشديد . لذا فقد فكر الإنجليز بقضية تطبيق عقوبات اقتصادية على أعضاء المجلس ، إلا أنهم خافوا أن يؤدي ذلك إلى عمليات انتقامية تهدد أمن وسلامة المطارات والطائرات .[٣١]

وقد عبر المقيم السياسي عن مخاوفه لأنه كان يعتقد أن هناك مجموعات تكره البريطانيين في كل إمارة وأنه يمكن لأعداء الإنجليز الذين يقيمون بعيداً عن الساحل أن يمدوهم بالمال فيحرضون الساخطين على النظام وما سيترتب على ذلك من تهديدٍ للخط الجوي . وهذا الرأي وإن كان مبالغاً فيه ، إلا أن الإنجليز تمسكوا به واتخذوه ذريعة للتدخل بالشؤون الداخلية للإمارة .

وفي يوم ٢٣ مارس ١٩٣٨ وصل إلى دبي المستر (وايتمان) (HUGH WEIGHTMAN) الوكيل السياسي في البحرين والذي كان يقوم بواجب المقيم السياسي في الخليج بالإنابة ، فدعاه الحاكم لحضور اجتماعٍ للمجلس ، وهناك تحدث وايتمان وأعلن بكل صراحة بأن السياسة البريطانية سوف لن تتغير تجاه عمليات تحرير الرقيق ومنع تهريب السلاح وأنه لا عفو عن التاجرين المبعدين بجريمة تهريب السلاح [٣٢] ، وإزاء إصرار وايتمان لم يكن أمام أعضاء المجلس إلا مغادرته ، وقبل أن يعود وايتمان إلى البحرين وصلته رسالة من أعضاء المجلس لم يكن في مضمونها طلبٌ للعفو

عن التجار أو إثارة لموضوع تحرير العبيد ، إنما احتوت على إبلاغه بأنه لا المجلس ولا حاكم البلاد سوافقان على تجديد الاتفاقية الجوية التي سينتهي مفعولها في شهر يوليو .[٣٣]

غير أن تلك الرسالة لم تكن إلا تعبيراً عن مشاعر السخط والغضب ولم يكن لها مفعول غير ذلك ، ولو قُدِّر لها أن يكون لها مفعولٌ تنفيذي لأثرت على الخط الجوي . وهي الحقيقة التي كان (وايتمان) يدركها أيضاً ، لذلك لم يعرها أهمية بل فسر مضمونها بأنه حفظ لماء الوجه فقط . وفي الاجتماع الذي عقده مع الحاكم أعرب الأخير عن رغبته في تجديد الاتفاقية وصار يفاوض من موقف أقوى للحصول على امتيازات أفضل . أما بالنسبة للمعارضة ، فعلى الرغم من أن (وايتمان) لم يكترث لها واستصغر شأنها ، إلا أنها كانت في تزايد مستمر ، وهو الأمر الذي لاحظه الانجليز وحسبوا له حساباً ، فاجتمعوا في ١٣ أبريل ١٩٣٨ برئاسة (فاول) الذي كرر مخاوفه من احتمالات تهديد الخط الجوي .[٣٤] واقترح دراسة ثلاثة بدائل لثلاثة مطارات مائية في رأس الخيمة وأم القيوين والشارقة ،[٣٥] غير أن القرار النهائي كان الإصرار على الإبقاء على مطار دبي المائي واتخاذ رأس الخيمة كمطار احتياطي فقط . كما وافقت كل من وزارة الطيران والخطوط الجوية الإمبراطورية على العمل على إرضاء حاكم دبي بمنحه امتيازات أفضل وتخويل المقيم السياسي بمنحه مبلغ ألف ربية سنوياً . كما صدرت التعليمات للفرقاطة (بيدفورد) في يوم ٥ يونيو ١٩٣٨ أن تتوجه إلى دبي ، فكان وصولها بمثابة إنذار إلى المعارضة أدى إلى هدوء الموقف هناك . وفي

يوم ٦ يونيو ١٩٣٨ تم تجديد المعاهدة لمـدة خمس سنوات اعتباراً من يـوم ٢٢ يوليـو ١٩٣٨ لغايـة عـام ١٩٤٣ .

غير أن تجديد المعاهدة لـم يعنِ انتهاء المشاكل ، إذ كـان علـى بريطانيا أن تقوم بتأمين حماية المنشآت والطائرات والركاب خاصة وأن الأوضاع في دبي لـم تكن مستقرة وأن بوادر حدوث صدام ما بين المعارضة والحاكم قد بدت في الأفق ، وهذا معناه تهديد أمن مطار دبي الذي يقع على بعد بضعة أميال من قلب المدينة وكذلك مطار الشارقة الذي لا يبعد كثيراً عن دبـي .

وأخيراً وقع ما كان متوقعاً حدوثه ، ففي شهر يوليو قام مسلحون تابعون للمعارضة باحتلال بعض القلاع التابعة للحاكم واعتصموا فيها معلنين عصيانهم ، بينما راح الشيخ يجمع القوات الموالية له لمهاجمتهم . ولخوف البريطانيين على سلامة المطار وسلامة رعاياهم الهنود ، فإنهم أوعزوا للوكيل الوطني السيد عبدالرزاق السيد الرزوقي أن يجد تسوية وصلحاً بين الطرفين وقد تمكن هذا من مصالحة الطرفين (٣٦) ، غير أن تلك المصالحة لم تكن إلا هدنة مؤقته وما كانت المعارضة ستوافق عليها لـولا تدخل بعض حكام الإمارات المجاورة لصالح حاكم دبي .

وصلت تلك الأنباء إلى (وايتمان) فهرع ثانية إلى دبي على متن طائرة عسكرية مائية ، وكان لوصوله بتلك السرعة إلى هناك أثرٌ في تهدئة الأوضاع مرة أخرى وقام على الفور بإرسال رسالة إلي حاكم الشارقة

وحاكم رأس الخيمة يطلب منهما عدم التدخل بالأحداث الدائرة في دبي ، ثم اجتمع بالشيخ سعيد ونصحه بتلبية بعض ما تطلبه المعارضة منه إن هو أراد منع تكرار العصيان .(٣٧) ثم أبرز له رسالة من (فاول) موجهة إليه جاء فيها :

«لقد حصلت حالات كثيرة في جميع أنحاء العالم ، أن طالب الشعب الحاكم بإجراء إصلاحات ، غير أن الحاكم رفض ذلك ، فكانت النتيجة أن الحاكم أعطى في النهاية أكثر مما كان سيعطيه لو وافق منذ البداية . وفي بعض الحالات فإن الحاكم فقد عرشه» .(٣٨)

ثم صدرت التعليمات إلى الطائرات المدنية بعدم الهبوط في دبي بل التوجه إلي رأس الخيمة للتزود بالوقود من هناك بحماية طائرات القوة الجوية .(٣٩) كما ازداد قلق الإنجليز على رعاياهم الهنود هناك الذين كان الحاكم يعتبر وجودهم ضمن سلطته وحمايته وليس حماية الإنجليز . وهكذا دخل الإنجليز طرفاً في المواجهة بين الطرفين ، غير أنهم أدركوا هذه المرة بأنهم إذا أرادوا المحافظة على الاستقرار هناك فإن عليهم أن يدركوا بأن الإصلاحات التي تطلبها المعارضة لها تأييد شعبي ، بل إنها تمثل نوعاً من الديموقراطية ، لذلك كرروا طلبهم للحاكم أن ينفذ بعضها . غير أن الشيخ سعيد المعروف بحنكته السياسية وطول تجربته في ممارسة الحكم ومعرفته بأحوال شعبه ، قرر ألاّ يرضخ لطلبات الإنجليز ولا لطلبات المعارضة ، بل المضي بالخطة التي رسمها في الإصلاحات ، فكتب إلى الإنجليز طالباً منهم

إجلاء رعاياهم خاصة الهنود منهم لأنه غير مسؤول عن سلامتهم في حالة اندلاع معركة بينه وبين خصومه .(٤٠)

وعندما قرأ (فاول) تلك الرسالة قال : «إنها محاولة من الشيخ لإجباري على مساندته» .(٤١)

وفي اكتوبر بدأت المناوشات بين الطرفين بتبادل إطلاق النار بالقرب من محطة هبوط الطائرات المائية في الخور ، فأُغلق المطار بوجه الطائرات وتوجهت نحو مطار رأس الخيمة المائي ،(٤٢) لاستعماله مؤقتاً لأن وزارة الطيران رفضت القيام بتوقيع عقد جديد مع حاكم رأس الخيمة الذي بدأ متلهفاً للتعاون مع البريطانيين إلى أقصى الحدود أملاً في الحصول على إيرادات مالية لقاء ذلك .(٤٣) وفي الخامس عشر من أكتوبر وصل (وايتمان) مرة أخرى إلى دبي على متن الفرقاطة (بيدفورد) بعد أن اتفق مع (فاول) على القيام بوساطة بين الطرفين ، فوجد أن الحاكم في موقف لا يحسد عليه لأن المعارضة أصبح لها تأييد شعبي وصارت تمسك بزمام الأمور بيدها وراحت تطالبه بالتنازل عن الحكم ، فغدا في موقف ضعيف .(٤٤) لذلك نصحه مرة أخرى بالرضوخ لطلبات المعارضة والتي كان على رأسها تشكيل مجلس تنفيذي له صلاحيات إجرائية على غرار المجلس التنفيذي الذي تم تشكيله في الكويت في شهر يوليو من العام نفسه غير أن قضية المجلس التنفيذي جعلت الإنجليز يقفون بين أمرين ، فمن جهة اعتبروه طلباً جاء في غير وقته ولم يكونوا يتوقعونه . ومن جهة أخرى لم يكونوا قادرين

على معارضته ، خاصة وأنه لا يمانع التسهيلات الجوية .(٤٥)

لذلك أرادوا أن يستفيدوا من تلك المشكلة بأن يبقوا على وساطتهم بين الطرفين المتنازعين ويمسكوا بالحبل من طرفيه وجره لصالحهم لأنهم وقعوا في تجربة مماثلة في الكويت أثبتت أن سياسة استخدام مدفعية السفن انتهى مفعولها إلى الأبد ، وأنه لا بد من استخدام الطرق الدبلوماسية في معالجة القضايا السياسية المتعلقة بعرب الخليج .

لكن الواضح أن فكرة تأسيس مجلس تنفيذي ذي صلاحيات واختصاصات لم تكن تروق للشيخ سعيد الذي اعتاد أن يكون المجلس استشارياً لا تنفيذياً . والإنجليز هنا أدركوا بأنه لم يعد قادراً على الرفض والوقوف أمام التيار ، فقرر (فاول) أن يلعب لعبته بأن أوعز إلى (وايتمان) أن يذهب ليتحدث إلى المعارضة باسم الحاكم وبالنيابة عنه . غير أن هذه العملية أثارت ضده حكومة الهند واعتبرتها تدخلاً واضحاً بالشؤون الداخلية(٤٦) ، وقد دافع فاول عن نفسه بقوله : «إن مجرد تقديم النصيحة لا يمكن أن يوصف بأنه تدخل»(٤٧) ، وعلى هذا التأويل السياسي مضى (فاول) في طريقه الذي رسمه لحفظ مصالح بريطانيا في المنطقة غير عابىء بالتسميات والتعبيرات حتى أصبح أسلوبه هذا السِمَة التي ميزت السياسة البريطانية خلال الثلاثينيات .

ولكي يستمر بلعبة الإمساك بالحبل من طرفيه ، وافق على أن يتم تشكيل مجلس تنفيذي على أن لا تتعدى صلاحياته سلطة الحاكم التي يجب أن

تبقى قوية ، لذا فقد كتب إلى (وايتمان) أن ينقل إلي الشيخ على لسانه مؤكداً له أن الحكومة البريطانية تعتبره رأساً للسلطة في مشيخته ، ومما جاء في رسالته قوله :

«ولسوف تستمر علاقاتنا الرسمية معه ، كما سوف لن يكون هناك أي تغيير في الترتيبات الجارية بيننا والمعتمدة على المعاهدة والممارسة الطويلة ، إذ ستبقى حكومة صاحب الجلالة مسؤولة عن توجيه العلاقات الخارجية لدبي مع القوى والولايات الأخرى ، وتضبط من خلال سلطة الشيخ القضايا التي تؤثر على هذه العلاقات أو على الأجانب المقيمين في دبي» (٤٨)

وعندما وصل (وايتمان) إلى دبي اجتمع بأعضاء المجلس وناقش معهم موضوع تأسيس المجلس التنفيذي وأقرهم على ذلك بشرط أن لا يقلصوا من صلاحيات الحاكم بل يجب أن يبقى على رأس السلطة وأن تكون كافة الاجتماعات برئاسته ، وبذلك فقد دعم موقف الحاكم وقوّاه ، فصار في وضعٍ أحسن من وضع شيخ الكويت الذي وافق على تشكيل مجلس مماثل لكن رئاسته أُعطيت لأحد أعضائه .(٤٩)

وعلى كل حال ففي ١٩ أكتوبر ١٩٣٨ تم الاتفاق بين كافة الفئات وبحضور وايتمان على تشكيل مجلسٍ مكونٍ من رئيس وهو الحاكم الشيخ سعيد وخمسةَ عشر عضواً أكثرهم من المعارضة . وأعطيت للمجلس صلاحيات مراقبة وضبط الإيرادات المالية والمصروفات ، أما القرارات التي يصدرها الحاكم فيجب عرضها على المجلس فإذا حصلت موافقة الاغلبية

عليها جاز تنفيذها . كما أعطوا ايراداً شخصياً للحاكم يعادل ثُمن الايرادات العامة للإمارة .(٥٠) وقد أوضح وايتمان للمجلس أن العلاقات العامة بين بريطانيا والإمارة سوف تتم عن طريق الحاكم فقط ، بما في ذلك اتفاقيتا الطيران والنفط وقد وافق المجلس على هذه النقطة .(٥١)

غير أن الأمور لم تسر سيراً طبيعياً هناك إذ سرعان ما دب الخلاف بين الحاكم وأعضاء المجلس . ففي أوائل عام ١٩٣٩ ، قرر أعضاء المجلس ومن دون أخذ موافقة الحاكم استخدام عائدات الاتفاقيات الجوية والنفطية في تجميل دبي وتوسيعها . إلا أن الحاكم رفض هذا الطلب فبدأ الخلاف والصدام بين الجانبين .(٥٢) وانحاز بعض تجار البلد إلى جهة المعارضة فساندوا مشروعاتهم التعليمية بأن قاموا ببناء ثلاث مدارس أمها ٢٦٠ طالباً ، كما باشروا بوضع خطة لإقامة مؤسسات صحية عامة في دبي(٥٣) وفي الثالث من مارس ١٩٣٩ ، أقدم المجلس على خطوة أراد بها شل قوة الحاكم المالية ، فأصدر قراراً يتم بموجبه إيداع كافة إيرادات اتفاقيتي النفط والطيران إلى الميزانية العامة وليس ميزانية الحاكم وأن يمنح الحاكم راتباً سنوياً مقطوعاً قدره عشرة آلاف ربية .(٥٤) وعندما طلب الأخير زيادة المبلغ جاءه الرد بالرفض (٥٥) ، وهنا وصل الخلاف بين الطرفين إلي نقطة الانفجار .

وقد انتبه الإنجليز إلى ما يحدث في دبي من تطورات سياسية وأدركوا أن رياح التغيير قادمة بشدة ، لذا فقد أرسل (فاول) رسالة تحذيرية لحكومته

جاء فيها :

«نظراً للتطورات والاتجاهات الديمقراطية التي تسود المنطقة ، فإننا سنواجه أوقاتا صعبة ، وعلينا معالجتها بحذر نظراً للأهمية السياسية والاستراتيجية التي اكتسبها الساحل العربي للخليج في السنوات الأخيرة ، وعلينا مستقبلاً أن نُبقي على الخطوط العامة لسياستنا التي أدت خدماتها لنا بشكلٍ جيد في الماضي» (٥٦)

وأضاف قائلاً :

«وعليه فإنني أتنبأ أيضاً بأن سنوات صعبة ستواجهنا في أجزاء أخرى من البلدان العربية ، لذا يجب تطبيق سياستنا بحذر ، وأن الخطوة الأولى في تنفيذ ذلك هو إدراك كافة مؤسساتنا العاملة في الخليج بالتغيرات الحاصلة هناك» (٥٧)

وفي رسالة ثانية بعثها إلى حكومته دافع فيها عن النصائح التي يقدمها إلى الحكام جاء فيها :

«إن التحركات السياسية الديموقراطية الحاصلة الآن في البلدان العربية ، قد أصبحت قوية ، وإن نتائجها ستكون مهمة لنا وللقائمين بها»(٥٨)

وهكذا نجح (فاول) في وضع تقدير موقفٍ صائب لما سيحدث في المنطقة من تغييرات ستؤثر على مصالح بريطانيا فيها ، وما يجب أن تقوم به بريطانيا من تغيير جذري في سياستها لمواجهة تلك التغييرات .

أما العلاقة بين الحاكم والمجلس فقد ازدادت سوءاً ، ولم يعد بمقدرته

السكوت عنها أكثر من ذلك وكان لا بد له من القيام بعملٍ يعيد له سلطاته التي يوشك أن يفقدها كلية ، ومما شجعه على الإسراع بحركته هو أن حاكم الكويت استطاع أن يقوم بانقلاب ضد المجلس (٥٩) وحدث شيء شبيه بذلك في البحرين أيضاً .

وفي يوم ٢٩ مارس ١٩٣٩ وبمناسبة عيد زواج الشيخ راشد بن الشيخ سعيد من الشيخه لطيفة بنت حمدان استغل الحاكم وجود جماعات مسلحة تابعه لابنه في المدينة ، فقاموا باحتلال منطقة (ديره) معقل المعارضة وتم تبادل إطلاق النيران بين الطرفين وجرت معركة قصيرة بينهما انتهت بانتصار الحاكم ، وسمي ذلك اليوم بيوم (الوهيلة) أي المفاجأة بلهجة البدو ، حيث فاجأ الحاكم خصومه وانتصر عليهم . وعلى إثر ذلك فر زعيم المعارضة الشيخ مانع بن راشد وعدد من رجاله إلى بلدة الشارقة وطلبوا الحماية من حاكمها .(٦٠)

وهنا برزت مشكلة جديدة أمام البريطانيين ، وهي أن وجود مانع وجماعته في إمارة الشارقة التي لا تبعد أكثر من بضعة كيلو مترات عن دبي يعرّض مطارها إلى الخطر إذا ما حصلت أية مناوشات بين الطرفين ، لذلك أمر (فاول) أحد الزوارق المسلحة أن يذهب إلى الشارقة ، كما وصل (وايتمان) مرة أخرى إلى دبي لتسوية المسألة ، وكانت أول نصيحة وجهها للحاكم هي أن يعيد تأليف مجلسٍ جديد (٦١) وأن يحاول تنفيذ الإصلاحات التي طلبها المجلس القديم ويقوم بتأسيس بلدية للمدينة كما تم تأسيس

مجلسٍ آخر باسم مجلس التجار تكون مهمته إعادة تنظيم عمليات التجارة في الإمارة ، ولما تم كل ذلك أرسل وايتمان إلى مسؤوليه رسالة أبلغهم فيها أن الأمور استقرت وعادت طبيعية في دبي ، ثم غادر الإمارة عائداً إلى البحرين .(٦٢)

وقد عمل الحاكم بنصيحة وايتمان فأعاد تشكيل المجلس ووضع فيه خمسة أعضاء من المجلس السابق .(٦٣) غير أن ذلك لم يخفف من عنف المعارضة ضده ، إذ قاموا بتدبير مؤامرة لاغتياله في شهر مايو من العام نفسه ، غير أنها اكتشفت قبل وقوعها وأُلقي القبض على المتآمرين وصدرت بحقهم عقوبات صارمة .(٦٤)

استمر قلق البريطانيين من وجود مانع ومجموعته في الشارقة وفي حماية حاكمها طوال عامي ١٩٣٩ و١٩٤٠ ، ودارت مناقشات كثيرة حول كيفية حماية مطار الشارقة إذا ما حدث ما يعكر صفو الأمن . وخافوا أن تجر الأحداث هناك إلى أحداث مماثلة في كل الإمارات .(٦٥) لذلك قاموا بتوجيه إنذارٍ لكلٍ من حاكمي دبي والشارقة ، فأبلغوا الاول بأنه إذا ما شن هجوماً على الشارقة ، فيجب عليه ألا يُعرّض المطار والمدرج إلى الخطر ، كما أخبروا حاكم الشارقة بأنه المسؤول عن حالة التوتر هذه طالما بقي مانحاً حمايته للمعارضة ، وأنذروه إن لم يُنهِ ذلك الوضع فإنهم سيتوقفون عن دفع الإيجار الشهري للمطار والبالغ ٨٠٠ ربية شهرياً ، كما سيوقفون عنه المصاريف الأخرى التي يدفعونها له ، كما نصحوا الطرفين بالدخول في

مفاوضاتٍ لحل الأزمة .(٦٦)

ولكن وتحوطاً لما قد يجُرُ الأمر إلى ما هو أسوأ ، فقد ناقشت وزارة الطيران احتمال تغيير مسار الطائرات لكي تستخدم مطاري كلباء ورأس الخيمة بدلاً من دبي والشارقة عند الضرورة ، كما شارك قائد القوة الجوية البريطانية العاملة في الخليج تخوفه من نتائج تلك الأحداث واحتمال وقوع معارك بين الطرفين تشل حركة المطار هناك .

وناقشت وزارة الطيران موضوع إيقاف دفع أجور المطار لحاكم الشارقة كوسيلة ضغط عليه ، فلم تُحبذه إذ قد يدفعه ذلك إلى إلغاء الاتفاقية ، كما أن الوزارة لم تكن تحبذ أيضاً عقد اتفاقية جديدة مع رأس الخيمة ، لذلك فإنهم أبقوا على فكرة حل المشكلة سلمياً بين الطرفين .

ثم عادت الوزارة لمناقشة استخدام كلباء بدلاً من الشارقة كمطار للطائرات غير المائية ، آخذةً بنظر الاعتبار موقعها البعيد عن منطقة الاضطرابات ، ودرست التقارير التي قام بها الأخصائيون في صيف عام ١٩٣٨ حول هذا الموضوع فوجدت أنهم ولأسبابٍ فنية لم يوافقوا أن تحل كلباء محل الشارقة ، وذلك بسبب موقع الشارقة الذي يتوسط المسافة بين البحرين وكراتشي والتي تبلغ حوالي ألف ميلٍ ، وأن أي تغيير في مسار الطائرات سيؤدي إلى إجراء تغيير في جداول الطيران كلها ، وحتى إذا أُغلق مدرج مطار الشارقة بوجه الطائرات فإن الحاجة إلى بناية المطار ستبقى لازمة إذ توجد فيها محطة الاتصالات اللاسلكية وبناية استراحة الركاب

التي يجب أن يستعملها ركاب الطائرات المائية التي تحط في خور دبي ، والذين يقضون ليلة فيها قبل سفرهم . لذلك فإن فكرة استخدام كلباء بدلاً من الشارقة قد ألغيت تماماً ، بل إن مطار كلباء قد تم إخلاؤه ولم يعد صالحاً للاستعمال .

وهكذا أصبح أمر الإبقاء على استعمال مطار الشارقة قضية مهمة يجب معالجتها بمعالجة الأسباب التي تهددها وهي وجود الشيخ مانع وجماعته في الشارقة ، وقيام الإمارتين بحشد قواتهما تمهيداً لخوض معركة وهو ما كان يخشاه الإنجليز كثيراً رغم أنهم حصلوا على تأكيد من حاكم دبي على أنه سيمنع قواته من إحداث أي ضرر بالمطار إذا ما هاجم الشارقة . لكن الإنجليز لم يأخذوا بذلك التأكيد لأن المطار لا يبعد أكثر من ميلين عن قلب مدينة الشارقة وأن احتمال اتساع رقعة المعارك سيصيبه بالضرر حتماً . لذلك قام الوكيل السياسي في البحرين يصحبه قائد القوة البحرية العاملة في الخليج برحلة على متن طراد حربي وصلا فيه إلى الإمارات وتحدثا إلي الحاكمين المتنازعين طالبين منهما ممارسة ضبط النفس وعدم القيام بما يخل بالأمن ، كما طلبا من حاكم البحرين أن يقنع الشيخ مانع كي يغادر وجماعته الشارقة إلى مكان آخر .(٦٧)

وهكذا وجد الإنجليز أنفسهم مرة أخرى وسط أحداث سياسية داخلية تجبرهم على وضع ما كانوا يسمونه سياسة عدم التدخل على الرف في سبيل التوفيق بين الطرفين خدمة لمصلحتهم ، خاصة وأن الاحداث التي

جرت في دبي وصلت إلى مسامع بعض البلدان العربية فأعتبرتها صحف العراق بأنها مؤامرة استعمارية بريطانية لإجهاض الديموقراطية .(٦٨)

وقد أثار هذا الأمر خوف الإنجليز من تفاقم الأمر وامتداد موجة العداء ضدهم ، لذلك طلبت الحكومة البريطانية من موظفيها العاملين في الخليج أن يوافوها بما حصل في دبي بالضبط وتأثير ذلك على الحرب الإعلامية التي كانت تخوضها يومذاك ضد دول المحور . ثم قام القسم العربي بهيئة الإذاعة البريطانية (B.B.C.) بإذاعة بيان أكدت فيه الحكومة البريطانية على أنها قدمت نصائح لحاكم الإمارة للقيام بإصلاحات ، كما نشرت إحدى الصحف المصرية (٦٩)، بياناً عن الموضوع على لسان الإنجليز شددوا فيه أكثر على سياسة عدم التدخل التي يمارسونها ، ومما جاء فيه :

«لقد قامت مؤخراً حركة ديموقراطية في إمارة دبي التي ترتبط بمعاهده خاصة مع حكومة صاحب الجلالة الملك ، وهي حركة داخلية صرفة ، وأن حكومة جلالته لا تتدخل بالشؤون الداخلية في الإمارات العربية الواقعة على الخليج الفارسي ، إلا أنها نصحت الشيخ بأن يتعاون مع شعبه في تشكيل حكومته وحسب التقاليد العربية بتشكيل مجلسٍ . . الـــخ» .(٧٠)

وهكذا فقد بدا واضحاً أن الإنجليز كانوا يحاولون أن يوازنوا بين ظهورهم بمظهر حماة الديموقراطية من جهة وبين اتباعهم سياسة الشدة من جهة أخرى .

وفي خلال فترة الاضطرابات تلك ، حاول الشيخ مانع عدة مرات أن يتفاهم مع الإنجليز غير أنه أخفق في ذلك ، لأن الإنجليز كانوا يعتبرون

وجوده في الشارقة ومحاولاته التحرش بدبي عاملاً من أهم عوامل عدم الاستقرار في المنطقة ، خاصة وأن الحرب العالمية الثانية كانت قد ابتدأت واستعر القتال جواً وبحراً ، فتضاعف اهتمام بريطانيا بمصالحها في الخليج ، لذلك فقد وافقت على طلب حاكم دبي بإخراج الشيخ مانع من الشارقة ، فتم نفيه مع مائة رجل من أتباعه إلى قرية (حماسا) الواقعة قرب واحة (البريمي) في أقصى حدود عُمان مع إمارة أبوظبي مع تحذير من المقيم السياسي أرسله إلى شيوخ الإمارات بألا يتعاونوا مع مانع في أي نشاط يقوم به [٧٢].

وفي نهاية عام ١٩٤٠ تمت تسوية كافة المشاكل المتعلقة بهذه القضية التي هزت إمارة دبي وهددت مصالح الإنجليز أيضاً ، وذلك عندما أصدر الحاكم الشيخ سعيد بن مكتوم أمراً بالعفو عن أغلب الذين شاركوا فيها وأعاد إليهم أموالهم المحجوزة ، وبذلك أُسدل الستار عليها وساد الاستقرار الإمارة والمنطقة .

غير أن الحادث بجملته أثار عدة تساؤلات أمام الإنجليز وبالتالي أثار جدلاً طويلاً حول النهج السياسي الذي يجب أن تسلكه بريطانيا ، فكما بينا سابقاً أن الحادث وإن بدا كمشكلة داخلية بين الحاكم والمعارضة ، غير أن بريطانيا دخلت طرفاً فيه بسبب مصالحها الموجودة هناك ، فكان اللوم يوجه إليها بشكلٍ دائم لذلك فقد كانت نتائج حركة الإصلاح هذه أنها إلى جانب مطالبتها بإصلاحات مالية وتجارية ، فإنها أثارت وعياً سياسياً

اكتسبته من مخالطة هؤلاء التجار بالعالم الخارجي واختلاطهم بتجار من أمم أخري وسفرهم إلى دول أخرى أيضاً ، وما دعوتهم إلى توسيع الميناء وتجميل المدنية وتحسينها إلا دليل على ذلك .[٧٣]

وكان من نتائجها التي ظهرت بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وحتي بعد استقلال الهند عام ١٩٤٧ ، أن وزارة الخارجية البريطانية قررت أن تسلك سلوكاً سياسياً جديداً في منطقة الخليج العربي ، وذلك بألا تدع حكام الإمارات يحلون مشاكلهم الداخلية بأنفسهم ، أي أنها قررت التدخل فعلياً في مساعدة الشيوخ على تطوير إماراتهم ، فشاركت في تنفيذ عدد من المشاريع الرئيسية هناك ، وقد بنت نظريتها هذه على أساس أنها ما دامت مسؤولة عن العلاقات الخارجية لتلك المناطق ، وما لتلك العلاقات من تأثر وارتباط بالأحوال الداخلية فيها أيضاً ، فيصبح من اللازم إذن الاهتمام بالأحوال الداخلية في سبيل الوصول إلى علاقات خارجية أفضل . وقد جاء في تقرير كتبته الوزارة عام ١٩٤٨ ما يلي :

«نظراً للعلاقة الخاصة التي تربط حكومات صاحب الجلالة الملك بالمشيخات العربية في الخليج ، فإنه مما لا شك فيه أن أي ضعف من جانبنا هناك في الإدارة أو التطوير الاجتماعي سيجلب المتاعب لنا ، بل إنه سيضعنا في موقف حرج مع الدول العربية الأخرى التي لا تقع تحت حمايتنا المباشرة . لذلك يجب علينا أن نغير سياستنا مستقبلاً بالضغط على الحكام ليقوموا بإصلاحات اقتصادية واجتماعية وبالسرعة الممكنة».[٧٤]

* * *

وهكذا انتهت تلك الحركة التي تركت بصماتها على منطقة الإمارات لما أحدثته من هزة سياسية واقتصادية في دبي ، فقد كانت مطالب الشيخ مانع المسنودة بعدد من تجار البلد من أعضاء مجلس الحاكم الخاص ممن فقدوا تجارتهم وبالتالي نفوذهم الاجتماعي تعتمد على أن يقوم الحاكم بتعويضهم ما فقدوه وبالتالي تحسين أوضاعهم المالية والاجتماعية ، بينما كان رأي الحاكم التريث وعدم الإسراع في النفقات التي قد تؤدي إلى التبذير في كثير من الأحيان . ولم يستطع هؤلاء الناس على الصبر طويلاً وانتهى الأمر إلى تحدٍ صارخٍ بين الطرفين ، ثم كان الصدام المحتم ووقع ما كانت تخشاه بريطانيا التي صارت لها مصالح على أرض الإمارات ، فدخلت طرفاً مشاركاً في الموضوع ، دفعتها إلى ذلك ظروف الحرب العالمية الثانية التي كانت تخوضها ضد المحور ، فصار أمن الخليج قضية مهمة من قضاياها الاستراتجية الحربية الإمبراطورية ، وعليه فإن أية هزةٍ سياسية كانت أو اجتماعية في المناطق التي تعمل بها قواتها المسلحة كان عليها أن تقف ضدها ، وهو ما حصل في الخليج الذي وإن كان بعيداً عن ميادين المعارك التي كانت جيوش الإمبراطورية تخوضها في أماكن متعددة من العالم ، لكنه كان أحد شرايين الحياة التي تربط بريطانيا بالهند .

أما الإصلاحات التي طالب بها أعضاء المجلس والتي قامت بريطانيا بتنفيذ بعضها في أواخر عام ١٩٤٠ ، فإنها نفذتها ليس حباً في أصحابها ، ولكن خدمة لمصالحها وعلى ذلك فإنها كانت تحافظ على ميزان سياستها بين التدخل الفعلي في الشؤون الداخلية للإمارة وبين ادعائها بأنها تحمي الديموقراطية .

فكانت الحصيلة العامة أنها أقحمت نفسها في معظم الأمور داخل كل الإمارات وبشكلٍ مكشوف ، وبقيت كذلك حتى بعد أن وضعت الحرب أوزارها وخرجت الهند من يدها ولم تعد للخط الجوي العسكري أهمية ، وغدت أهمية الخط المدني عادية . غير أنها لم تنفض يدها من المنطقة ولم تتركها ، لأن مصلحة جديدة وفائدة عظيمة ظهرت لها هناك وهي النفط ، حيث سيقودها هذا الأمر ولعقدين آخرين من الزمان إلى مداخلات جديدة في شؤون الإمارات ، خاصة الحصول على الامتيازات النفطية واحتكارها لشركاتها فقط ، والدخول كطرفٍ في موضوع حساس جداً وهو تحديد وتثبيت الحدود بين الإمارات .

[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] الأسطورية [illegible] في [illegible] العالم [illegible]
[illegible]

[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]



هوامش الفصل الخامس

(١) في عام ١٩٠٥ أعلن حاكم دبي الشيخ مكتوم بن حشر ، بأن دبي ميناء حر وأن البضائع معفاة من الضرائب الجمركية لذلك فقد تهافت التجار إلى هناك وفي ذلك العام رست أكثر من ٢١ باخرة تجارية تعود لشركة بومباي وفارس الملاحية، وقد قامت الشركة البريطانية الهندية للملاحة بإدخال دبي في جدولها الملاحي في بداية عام ١٩٠٤ . لمزيد من التفاصيل راجع :

Lorimer - Gazeteer. Vol 1.Historical Part 1 . P. 743

(2) Heard - Bey, P. 255 .

(٣) لمزيد من التفاصيل أنظر :

Rosemarie Said Zahlan, The Origins of the United Arab Emirates, (hereafter cited as Zahlan, Origins) (London, 1978), P. 151-2 .

(٤) تنتمي الأسرة الحاكمة في دبي إلى المغفور له الشيخ مكتوم بن بطي بن سهيل ١٨٣٣-١٨٥٢ وقد خلف مكتوم ثلاثة أولاد هم سهيل وراشد وحشر ، وقد تناوب هؤلاء الأولاد الحكم بعده ثم أولادهم من بعدهم إذ يقوم أفراد الأسرة وأهل الحل والعقد في الإمارة بانتخاب الحاكم ومخصصاته المالية .

(٥) لقد حدثت اضطرابات في مناطق متعددة من الإمارات في عام ١٩٣٠ ، وبالنسبة لثورة الشحوح. راجع كتاب :

Bertrm Thomas : Alarms And Excursions P. 216 .

(٦) راجع مواد الفصل الأول .

(٧) راجع مواد الفصل السادس .

(٨) لمزيد من التفاصيل راجع كتاب الدكتور محمد مرسي عبدالله - دولة الامارات العربية المتحدة وجيرانها ، الكويت ١٩٨١ - ص ١٧٦ .

(9) Rosemarie Said, "The 1938 Reform Movement in Dubai" Al-Abhath, Nos. 1-4, December, (Beirut, 1970), P. 247 .

(10) I. O. L&R, R/15/1/285, PA, Bahrain to the PR, Bushire, 7 Nov. 1934, No. C/873-22/4 .

(11) Ibid., PR, Bushire, to Vice Admiral, Commander-in-Chief, East Indies, 9 Feb. 1935 .

(12) PRO, CAB 51/8, PR, Bushire, to the Government of India, subject : Policy on the Trucial Coast, 16 Nov. 1934, No. C/306 .

(13) Ibid.

(14) I. O. L&R, L/P&S/12/3747, meeting of the Comittee of Imperial Defence, (CID), subject : Trucial Coast Policy, paper No. M.E. (0), 180, 24 Sept. 1935 .

(15) PRO, CAB 51/8, Meeting for the CID, No. 184, 12 June 1935 .

(16) Ibid .

(17) I. O. L&R, R/15/1/285, Air Headquarters, British Forces, Iraq, to the Air Ministry, 8 Dec. 1934 .

(18) I. O. L&R, L/P&S/12/3747, meeting of the CID, No. M.E. (0), 180, 24 Sept. 1935 .

(19) Ibid .

(20) Ibid .

(21) PRO, CAB 51/8, PR, Bushire, to the Government of India, 16 Nov. 1934, subject : Policy of the Trucial coast, No. C/306 .

(22) Ibid .

(23) Ibid .

(24) I. O. L&R, R/15/1/285, Extract from Shargah Diary No. 2 for 15-31 Jan. 1936 .

(٢٥) لقد جرت العادة في عُمان والكويت والإمارات ، على تطبيق القانون المحلي المعمول به على الأجانب وكانوا في الأغلب الهنود من التبعية البريطانية . ولم يكن الأمر كذلك في البحرين، وفي عام ١٩٣٦ انتبه الإنجليز إلى ذلك وحاولوا تطبيق القانون البريطاني عليهم ولم ينفذ ذلك إلا في عام ١٩٤٦ حينما صدر قانون بذلك . راجع الملحق رقم (٢) في الكتاب .

(٢٦) لمزيد من التفاصيل ، راجع د. فاطمة الصايغ «المرأة في الإمارات ، دراسة تاريخية لواقع المرأة وتطورها» ندوة الثقافة والعلوم ، دبي ١٩٩٤/٦/١٥م .

(27) I. O. L&R, R/15/2/1865, News report No. 19, 1-5 Oct. 1936 .

(28) I. O. L&R, R/15/2/162, PA, Bahrain, to PR, Bushire, 15 March 1938, No. 68 .

(29) Ibid., Extract from Memo by RA. No . C/199-4/5, 9 March 1938 .

(30) I. O. L&R, L/P&S/12/2198, PR, Camp Bahrain, to S of S for India London, 27 March 1938, P. Z. 2252, No. C/163 .

(31) I. O. L&R, R/15/2/162, PA, Bahrain to PR, Bushire, 15 March 1938, No. 69 .

(32) I. O. L&R, L/P&S/12/2198, PR, Camp Bahrain, to S of S for India London, 27 March 1938, P.Z. 2252, No. C/163 .

(33) Ibid .

(34) I. O. L&R, L/P&S/12/3827, Office of the PR, Camp Karachi, to S of S for India, London, 8 July 1938, P.Z. 5010, C/445 .

(35) L/P&S/12/2198, Political Dept. Minute paper, 27 May 1938 .

(36) I. O. L&R, L/P&S/12/3827, PR, Bushire, to S of S for India, London, 8 July 1938, P.Z. 5010, No. C/445 .

(37) Ibid., PR, Bushire, to the Government of India, 7 Oct. 1938, P.Z. 6899 .

(38) Ibid., the PR, to Shaikh Said, the ruler of Dubai, 1 Oct. 1938, No. C/720 of 1938 .

(39) Ibid., T from the PR, Bushire, to the S of S for India, 7 Oct. 1938, No. 275, P.Z. 6899, 1938 .

(40) Ibid., report by the PR, Bushire, to S of S for India, London 8 Nov. 1938, P.Z. 7832, No. 569-S of 1938 .

(41) Ibid .

(42) Ibid .

(٤٣) يبدو أن وزارة الطيران كانت ضد فكرة عقد أية اتفاقية جوية مع رأس الخمية ، وفي سبيل ذلك اقترحوا وعند الضرورة أن تذهب سفينة اتصالات مجهزة باللاسلكي إلى رأس الخيمة ، لتقف في البحر وتوجه الطائرات حين هبوطها وإقلاعها .

(44) I. O. L&R, L/P&S/12/3827, PR, Bushire, to S of S for India, London, 8 Nov. 1938, P.Z. 7832, No. 569-S of 1938 .

(45) Ibid., Minute paper, Secret, Political Dept. 9 Oct. 1938, P.Z. 6973/38 .

(٤٦) راجع مواد الفصل الرابع .

(47) PRO, F.O. 317/23187, PR, Fowle, to the India Office, 12 July 1939, P.Z. 4544, D.O. No. 646-S .

(48) I. O. L&R, L/P&S/12/3827, Fowle, the PR, to PA, 19 Oct. 1938 . No. T/312, P.Z. 7012/38 .

(٤٩) لقد كان مجلس الكويت أكثر قوة من مجلس دبي ، إذ إنه تحكم في المعاهدة البريطانية الكويتية في ما يخص امتيازات النفط ، بينما مجلس دبي كان يسير حسب موافقة الشيـخ على القرارات أولاً.

(50) I. O. L&R, L/P&S/12/3827, "Agreement between the Shaikh of Dubai and members of Al-Bu-Falasah" .

(51) Ibid., T. from the PR, Bahrain, 19 Oct. 1938 .

(52) I. O. L&R, R/15/1/1882, (a collection containing Arabic letters and minutes of the Majlis depositd in the India Office Library) Hasher bin Rashid to RA, Sharjah, 23 Dul Hijjah 1357 (Feb. 1939).

(53) Ibid., Mani bin Rashid to Shaikh Said, 25 Dul Qaidah 1357 .

(54) Ibid., Mani bin Rashid, to RA, Sharjah, Dated, 20 Dul Qaidah 1357

(55) Ibid., Shaikh Said, the ruler of Dubai, to Mani bin Rashid, Dubai, 12 Muharmm 1358 . (Jan. 1939) .

(56) PRO, F.O. 371/23186, Fowle, the PR, to Government of India, 17 March 1939, P.Z. 2110/39 . D. 0.207-S .

(57) Ibid .

(58) Ibid., , PR, Fowle, to India Office, 12 July 1939, P.Z. 4544/39, D. O. No. 646-S .

(٥٩) تم إلغاء المجلس في الكويت في ١٦ ديسمبر ١٩٣٨ إثر خلاف بين الحاكم وأعضائه .

(٦٠) صرح الأستاذ محمد مهدي التاجر في مقابلة معه بأن عدداً من أعضاء الحركة قد باحوا بتحركاتهم لشخص يدعى سالم بن مصبح الذي أوشى بهم إلى الحاكم .

(61) I.O. L&R, L/P&S/12/3827, the PR, Bushire, to the India Office 20 April 1939, P.Z. 2705, No. 366-S of 1939 .

(62) Ibid .

(63) Ibid., the PR, Bushire, to the S of S for India, London, 28 April 1939, P.Z. 2670 .

(٦٤) هناك عقوباتٌ متنوعة يفرضها القانون على المتآمرين تصل إلي الإعدام أحياناً .

(65) I.O. L&R, L/P&S/12/3827, T from the PR, to S of S for India, 14 June 1939, P.Z. 3714 .

(66) Ibid., th PR, to the PA, Bahrain, 14 June 1939, P.Z. 3713, 1939 .

(67) Ibid., PA, Bahrain, to the PR, Camp Bahrain, 26 June 1939, P.Z. 4411/1939, No. C/386-22/8 .

(68) PRO, F.O. 371/23186, the PR, Bushire, to India Office, 12 July 1939, D.O. No.

646-S, P.Z. 4544 .

(69) I.O. L&R, L/P&S/12/3827, T. from PR, Bushire, to the Government of India, 28 April 1939, P.Z 2670 .

(70) Ibid .

(71) Ibid., Extract from Intelligence Summary by the PA, Bahrain, 1-15 July 1939, P.Z. 4700/39 .

(72) Ibid., the PA, Bahrain, to the Pr, Camp, Bahrain 21 Feb. 1940, P.Z. 1296 No. C/163-22/8 .

(73) Zahlan, Origins, P.151 .

(74) F.O. 371/68343, despatch No. 20 (41/263) attached to letter No. E. 5370/605/91, from the Foreign Office to Group Captain Stapleton, 21 May 1948 .

(46) I.O. L&R. L/P&S/12/2827, T. from P.R. Bushire, to the Government of India, 28 [illegible] 1939, P.Z. [illegible]

(47) Ibid.

(48) Ibid., Extract from Intelligence Summary by the P.A. Bahrain, 1-15 July 1939, P.Z. [illegible]

(49) Ibid., the P.A. Bahrain, to the P.R. Camp, Bahrain [illegible] 1939, No. C/ [illegible]

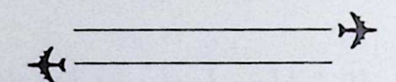
[illegible]

(50) F.O. 371/[illegible] despatch No. 28 [illegible] attached to [illegible] from the Foreign Office to Group Captain Stapleton, [illegible] 1939.

[illegible]

الفصل السادس

6



الاتفاقيات الجوية والامتيازات النفطية وتأثيرهما على أولويات السياسة البريطانية (١٩٣٧ - ١٩٤٦)

6

الاتفاقيات الجوية والامتيازات النفطية وتأثيرهما على أولويات السياسة البريطانية (١٩٣٧ - ١٩٤٦)

لم يكن اهتمام بريطانيا بالحصول على امتيازات للتنقيب عن النفط والمباشرة بالاستكشاف والحفر في أراضي الإمارات بالقدر الذي كانت مهتمة فيه بقضية المطارات والتسهيلات الجوية واتفاقيات الطيران . ويعزى السبب في ذلك إلى أن شركات النفط لم تكن تعتقد أن النفط موجود بكميات تجارية هناك ، لذلك فقد انصرفت جهودها إلى الاهتمام بالنفط في العراق وإيران . وبقيت الأمور على تلك الحالة إلى ما بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية .

غير أن النجاح الذي حققته شركة ستاندرد اويل أوف كالفورنيا (SOCAL) الأمريكية بالحصول على امتيازٍ نفطي في البحرين عام ١٩٢٨ ، وفي منطقة الأحساء في المملكة العربية السعودية عام ١٩٣٣ ، فتح أعين الحكومة البريطانية إلى أن الامريكيين قد يصلون إلى منطقة الإمارات بحجة التنقيب عن النفط ، لذلك فقد أخذت على عاتقها الحصول علي

احتكارات نفطية تُغطي كافة أراضي الإمارات لصالح الشركات البريطانية ، كي تمنع بذلك وصول الأمريكيين إلى هناك .

وقد حدث في شهر يونيو من عام ١٩٣٣ أن تقدمت وزارة المستعمرات البريطانية بطلبٍ إلى الحكومة بإعفائها من إدارة شؤون الإمارات في الخليج العربي ، واقترحت أن تقوم وزارة الخارجية بتلك المهمة بشكلٍ كلي وتام . فتلقت وزارة الخارجية ذلك الطلب بالترحيب وأبدت استعدادها للقيام به ، لأنها كانت ترى نفسها مؤهلة للتعامل مع البلدان العربية ، خاصة في منطقة الإمارات وكانت ترى أيضاً أن امتيازات النفط التي حصل عليها الأمريكيون في أماكن أخرى من الخليج ستجعل منها منطقة تضارب مصالح بريطانية - أمريكية ، مما ستؤدي بالتالي إلى ازدياد الأهمية العالمية للإمارات باعتبارها ممراً جوياً عالمياً كما أن أراضيها تحتوي على مخزونٍ من النفط ، وهذا سيفتح شهية دولٍ أخرى للوصول إلى هناك . وقد تحمست الوزارة بشدة ودافعت عن استعدادها لحمل تلك المسؤولية وذلك عندما اعترضت حكومة الهند البريطانية قائلة إنها هي الجهة الوحيدة المسؤولة عن ذلك .[1]

وكانت نتيجة التنافس بينهما أن وافقت الحكومة البريطانية على أن توكل أمر الإمارات إلى إدارة حكومة الهند . ولعل ذلك الصراع على حمل المسؤولية في منطقة الإمارات يوضح لنا الأهمية الاستراتيجية لها بالنسبة للمصالح البريطانية . وحينما كانت تلك الصراعات دائرة بين الدوائر

البريطانية ، فوجئوا بالأمريكيين في الخليج وهم ينقبون عن النفط مما أثار فزعهم من احتمال وصولهم إلى الإمارات ، خاصة وأنه إلى ذلك التاريخ لم توقع أي من الشركات النفطية عقداً أو امتيازاً مع حكام الإمارات ، لذلك فقد نشطت الشركات البريطانية وتكونت في أكتوبر ١٩٣٥ شركة فرعية من شركة نفط العراق باسم (شركة الامتيازات البترولية المحدودة) (Petroleum Concessions Limited (PCL ، وقد تمكنت هذه الشركة في نوفمبر من ذلك العام من الحصول على امتياز أوّلي مدته عامين في كل من أبوظبي ودبي والشارقة ورأس الخيمة ، وبذلك أضافت قوة جديدة إلى معاهدة عام ١٩٢٢ التي وقعها المستر تريفور (TREVOR) المقيم السياسي في بوشهر في الخليج (١٩٢٠-١٩٢٤) مع حكام الإمارات والتي تقضي بأنه إذا ما ظهر البترول في أراضيهم فإنهم لا يمنحون أي امتيازٍ لأي أجنبي عدا من تحدده لهم الحكومة البريطانية . وبذلك أحكم البريطانيون إغلاق الباب بوجه الأمريكيين . وفي شهر سبتمبر ١٩٣٦ ، تم تبديل اسم شركة الامتيازات البترولية إلى اسم (شركة تطوير بترول الساحل المتهادن) (Petroleum Development Trucial Coast (PDTC التي أخذت على عاتقها تجديد عقود الامتيازات التي أوشك مفعولها أن ينتهي ، فقامت فيما بين عامي ١٩٣٧-١٩٣٩ بالتوقيع على امتيازات أمدها ٧٥ عاماً مع كلٍ من دبي ثم الشارقة ثم رأس الخيمة ثم كلبا وآخرها في ١١/ ١/ ١٩٣٩ مع أبوظبي .(٢) أما مشيختا أم القيوين وعجمان فلم يتم التوقيع معهما باعتبار أن أراضيهما لا تحتوي على النفط ، غير أن تخوف الانجليز من احتمال

وصول شركات أمريكية تغامر بالبحث عن النفط هناك دفعهم فيما بعد على التوقيع مع الإمارتين على اتفاق أيضاً ، وبذلك لم يعد هناك فراغٌ يمكن أن تدخل منه شركة ستاندرد أويل أوف كاليفورنيا الأمريكية أو غيرها من الشركات الأمريكية[٢]

ولكن وعلى الرغم من حصول بريطانيا على احتكار شامل لامتيازات النفط إلا أن عمليات الاستكشاف والتنقيب كانت تسير ببطء شديد بسبب ظهور شبح الحرب العالمية الثانية . وبما أن أمريكا كانت بعيدة عن تلك الحرب في سنواتها الأولى لذلك لم تتأثر الشركات الأمريكية التي كانت تعمل في البحرين والاحساء ، مما حدا بالإنجليز إلى إرسال فرق الاستكشاف إلى إمارة أبوظبي والتجول قرب حدودها مع السعودية ، لإثبات وجودهم هناك ولمراقبة التحركات السعودية في تلك المناطق ثم توقفت كل العمليات خلال سنوات الحرب .

وبانتهاء الحرب بانتصار الحلفاء فقد عاودت شركة تطوير الساحل المتهادن فعالياتها ، فجاءت فرق الاستكشاف وأنزلت الحفارات إلى البر ، وكانت كل الدلائل تشير إلى احتمال وجود النفط بكميات تجارية هناك مثل الكميات التي تم اكتشافها في السعودية والبحرين والكويت وقطر . وقد حدث هذا في الوقت الذي لم يعد للخط الجوي أهمية تذكر خاصة بعد أن ألغت بريطانيا استعمال الطائرات المائية للأغراض الحربية والمدنية بعد أن أثبتت عدم جدواها ، ولم يبق هناك إلا مطار الشارقة وبضعة مدارج

أرضية لا أهمية لها إلا إثبات وجود سياسي فقط ، وبذلك فقد تم تركيز المصالح البريطانية الجديدة في المنطقة على عاملٍ جديد وهو النفط .

فانطلقت فرق الاستكشاف تتجول في كافة الأنحاء والأرجاء ووصلت إلى مناطق داخلية نائية وراحت تتنقل من أرضٍ إلى أخرى ومن إمارة إلى ثانية وهي تبحث عن الذهب الأسود المدفون في باطن تلك الأراضي ، وبذلك أثارت مشكلة جديدة بين الحكام وهي مشكلة تحديد وتثبيت الحدود بينهم بحيث إذا تم العثور على النفط في بقعةٍ ما عُرفت لأية إمارة تعود .

وهكذا فإذا كان موضوع التسهيلات الجوية في الإمارات قد أثار اهتمام بريطانيا قبل الحرب العالمية الثانية وأثنائها مما أثّر على طبيعة السياسة التي مارستها في سبيل تحقيق ما كانت تصبو إليه من تلك التسهيلات ، فإن انتفاء الحاجة إليه بعد الحرب وظهور الحاجة إلى النفط أثّر من جديد على سياستها بشكلٍ أكثر فعالية ووضوح بحيث لم يعد لمبدئها الذي تدعيه بأنها لا تتدخل بالشؤون الداخلية من وجود إذ ألغته من قاموسها السياسي . فصارت وفي سبيل الحصول على امتيازاتٍ للنفط تتدخل بشكلٍ سافرٍ في القضايا والأمور الداخلية ، كما سيظهر ذلك في حالتين . الأولى : هي سحب اعترافها باستقلال كلباء وإعادتها إلى إمارة الشارقة ، والثانية : اعترافها باستقلال إمارة الفجيرة .

* * *

عندما ضمنت بريطانيا احتكاراتها النفطية على كل الإمارات ، انتبهت إلى نقطة لم تكن تحسب لها حساباً كبيراً ، وهي تثبيت الحدود بين الإمارات وجيرانها خاصة في المناطق الصحراوية المتاخمة للسعودية واحتمال قيام الملك عبدالعزيز بالمطالبة بالبريمي أو غيرها من المناطق التي كان يجري فيها التنقيب عن النفط ، وهي أماكن تقع في الغالب في أراضٍ صحراوية مكشوفة لا تحدها حدود ولاترسيمات ولا عوارض طبيعية ولا اتفاقيات مكتوبة بين الحكام وجيرانهم . وهو الأمر الذي لم تكن بريطانيا تهتم به سابقاً فاهتمامها كان مقصوراً على التأكد من أن الحكام ومن سيخلفهم متمسكون بنصوص المعاهدات السياسيه والأمنية التي ربطتهم بها ، ولم يكن في أيٍ من تلك المعاهدات بنود تتعلق بالحدود وترسيماتها ، بل إن كلاً من حكومة الهند ووزارة الخارجية ، كانتا قد صرحتا مراراً أن هذا الموضوع لا يهمهما (1) أما في ما يخص ترسيمات الحدود وتثبيتها بين إمارة وأخرى ، فهي نقطة لم تحسب لها بريطانيا حسابها أيضاً .

فحينما ظهرت قضية المطارات والتسهيلات الجوية في أوائل الثلاثينات وظهر معها اهتمام بريطانيا بأمن المناطق البرية ، فإن ذلك الاهتمام اقتصر على المواقع القريبة من الساحل حيث مهابط الطائرات ، وهذه المواقع لا علاقة لها بالحدود . لكن الأمر تغير في منتصف الثلاثينيات عندما ظهرت الحاجة إلى وجود مطارات بعيدةٍ عن الساحل وظهرت معها قضية الامتيازات النفطية . فصار ترسيم الحدود أمراً لازماً ، خاصة وكما بينا سابقاً من أن الشركات الأمريكية كانت تطمح بالوصول إلى أراضي

الإمارات وهذه الشركات مملوكة للقطاع الخاص أي لأشخاص ومساهمين فتكون قراراتها سريعة وعروضها أكثر إغراءً من الشركات البريطانية التي كانت تخضع لسياسة الحكومة البريطانية وروتينها البطيء في اتخاذ القرارات . لذلك هرعت الحكومة للحصول على امتيازاتٍ لشركة تطوير الساحل المتهادن في كافة الإمارات لسد هذه الثغرة أيضاً .

وهكذا فإن بريطانيا أصبحت تقف بمواجهة قضية استراتيجية سياسية جديدة تمس مصالحها بشكلٍ مباشرٍ ، فكان عليها أن تعالجها وأن تضمنها لصالحها بتقلبها بسياستها ودخولها كطرفٍ في النزاعات والخصومات التي تمخضت عنها تلك القضية واستمرت إلى عام ١٩٥٠ . ولعل أهم تلك النزاعات كانت بين أبوظبي ودبي ، وبين كلباء والفجيرة .

ولكي تتوضح الصورة التي حدثت بسببها تلك النزاعات ، لا بد من إلقاء بعض الضوء على الخريطة السياسية للإمارات يومذاك ، فحدودها لم تكن مُعلّمة ولا مرسومة أو مؤشرة أو متفق عليها بالتفصيل وبالشكل الرسمي للدول الحديثة ، وهذه الحقيقة هي انعكاس للنظام السياسي والاجتماعي البدوي القائم على حرية البدو في التنقل من مكانٍ إلى آخر ، فتكون سُلطة الحاكم أو النظام على قبائل البدو في رحلها وترحالها طلباً للماء وللكلأ أهم من سلطته على بقعة أرضٍ معينةٍ لا نفع فيها ولا ضرر .

ولم يظهر اسم (المشيخات) أو (الإمارات) بشكلٍ رسمي إلا عندما وقَّع البريطانيون معاهداتٍ مع الحكام حددت سلطة الحاكم السياسية على

القبائل الموالية له بينما بقيت الحدود بين الإمارات غير مخططة ولا معلمة بعلامات إلا مواقع آبار المياه أو الواحات والمراعي أو المدن الساحلية والموانىء التي ترسو فيها السفن والجزر التابعة لكل مشيخة .(٥)

فلما راح المستكشفون عن النفط يتجولون في أراضي الإمارات صاروا يسألون عن حدودها ليعرفوا من أين تبدأ مناطق امتياز كل إمارة وأين تنتهي كما راحوا يستفسرون عن حدود الإمارات مع الدول المجاورة لها أيضاً ، وهو الأمر الذي كان الحكام أنفسهم يرغبون بمعرفته ، لأنهم وبسبب امتيازات النفط صار لكل شبر في أقاليمهم أهمية ، لذلك راحوا يتنازعون على المناطق الحدودية .

ومما زاد من مشكلة تحديد الحدود هو ما ذكرناه في الفصل السابق من أن العجز المالي الذي أصاب الإمارات وعدم تمكن الحكام من منح الهبات المالية للقبائل البدوية ، دفع ببعض تلك القبائل إلى إعلان الانفصال أو الذهاب إلى أماكن أخرى طلباً للعيش هناك . فلم يبق للحاكم سلطة إلا على مدنه وقراه الساحلية ، لذلك فقد راح أولئك الحكام يطالبون بالأراضي التي تسكنها تلك القبائل التي تعتبر جزءاً من إماراتهم . ولم يكن البريطانيون في السابق مهتمين كيف يمارس الشيخ سلطاته على تلك القبيلة وكيف يضمن ولاءها له ولو كان ذلك بالعنف والقوة .(٦)

لذلك يمكننا القول إن ترسيم الحدود بين الإمارات كان لبريطانيا أمراً لا اعتبار له ولم يتطرق إليه أحدٌ حينما وقعت مع الحكام اتفاقيات الطيران لأن

مواقع المطارات كانت على العموم قريبة من الساحل وفي مناطق اتفق الحكام على ملكيتها منذ القِدَمْ ، أما المناطق البعيدة والموغلة في الصحراء ، فإن بريطانيا كانت قد أوكلت أمرها إلى حاكم كل إمارة الذي حافظ على سلطته هناك بالهبات والمساعدات التي يقدمها للقبائل التي تقطنها فاقترنت حدوده بأماكن تواجد تلك القبائل . غير أن تلك المناطق أثارت اهتمام بريطانيا قليلاً يوم قررت إقامة مطارات فيها ، لكن أهميتها برزت بشكل استراتيجي يوم تم الحصول على امتيازات النفط فيها والخوف من توغل فرق التنقيب الأمريكية إلى داخلها . ويبدو ذلك من نص التعليمات التي أرسلتها الحكومة البريطانية إلى شركة النفط بالإسراع في إرسال فرق الاستكشاف إلى المناطق الصحراوية إذ جاء فيها :

«إن ذلك ردٌ على الشركات الأمريكية إذا ما أرادت إرسال كشافيها إلى مناطق الحدود ، فإذا لم نسبقهم بالعمل ونرسل كشافينا ، فإنهم سيزعمون بأننا نقوم بواجب (كلب حراسة) نمنعهم من الاستكشاف في الوقت الذي لا نقوم نحن بالاستكشاف أيضاً» (٧).

وهكذا صار أمر تلك المناطق الصحراوية النائية مهماً لبريطانيا بسبب انتشار المطارات فوقها والنفط في باطنها ، ومثلما أولت بريطانيا اهتماماً لقضية أمن وسلامة المطارات والطائرات وركابها ، فإن أمن وسلامة فرق الاستكشاف والتنقيب التي تتجول في تلك القفار والبوادي التي لا تحدها حدود ولا تعرف مسؤولية مَنْ مِنَ الحكام فيها ، صار أمراً لازماً ، لذلك

قررت أخذ الأمر بشكلٍ جاد وذلك بحصر مناطق الامتياز بشركة تطوير الساحل بحيث لا يزاحمها مزاحم هناك ، والطلب من حكام الإمارات التزامهم بالمحافظة على سلامة وأرواح رجال تلك الشركة .[٨]

وفيما بين منتصف عام ١٩٣٥ وأوائل عام ١٩٣٦ وقَّع كافة الحكام على ذلك الالتزام والامتيازات الأولية .[٩]

وقد جرى التوقيع مع ممثلي (شركة النفط الأنجلو فارسية) (Anglo-Persian Oil Company) التي فاوضت تحت اسم (شركة دارسي)، وذلك قبل تأسيس شركة الامتيازات البترولية ، فكانت مساحات الامتياز التي حصلت عليها تلك الشركة هي : أبوظبي وتبلغ مساحتها ٢٦٫٠٠٠ ميل ودبي ١٥٠٠ ميل مربع والشارقة ١٠٠٠ ميل مربع ورأس الخيمة ٦٥٠ ميلاً مربعاً وعجمان ١٠٠ ميلٍ مربع .[١٠]

ونظراً لعدم تأكد الشركة من وجود النفط فإن مدة تلك الامتيازات اعتمدت على حسب احتمال اكتشاف النفط في كل إمارة فكانت ثلاث سنوات في أبوظبي وسنتين في بقية الإمارات ، بشرط ألاّ يقبل أي حاكمٍ عرضاً يأتيه من طرف آخر خلال تلك المدة .[١١]

وقد وافقت بريطانيا على تلك الشروط لأنها كانت تعلم بأن شركة النفط الأنجلو فارسية سوف تقوم عاجلاً بتسليم ذلك الامتياز لشركة الامتيازات البترولية التي هي فرع من شركة نفط العراق والتي تم تأسيسها في أكتوبر من عام ١٩٣٥ ، وذلك حسب الاتفاقية المسماة (الخط الأحمر) التي لا تجيز

لشركة النفط الفارسية العمل في تلك المناطق إلا بالتعاون مع شريكتها وهي شركة نفط العراق .(١٢)

وفي أكتوبر ١٩٣٦ ، بدأت المفاوضات مع الحكام للحصول على تجديد الامتياز للشركة الجديدة (الامتيازات البترولية) لكن الحكام لم يوافقوا على ذلك منذ الوهلة الأولى إلى أن تمكن (الميجر فرانك هولمز Frank Holmes) الذي كان ممثلاً لشركات نفط أمريكية في البداية ، ثم تمكنت شركة الامتيازات من سحبه إلى صفها وإبعاده عن الشركات الأمريكية وبذلك الاستفادة من خبرته الطويلة ، فأقنع الشيخ سعيد بن مكتوم حاكم دبي بالتوقيع على امتياز جديد لصالح الشركة وتم ذلك في ٢٢ مايو ١٩٣٧ كما بيناه سابقاً .(١٣)

ويعزى سبب عدم موافقة الحكام على تجديد الامتياز إلى النشاطات التي قامت بها شركة ستاندرد أويل أوف كالفورنيا الأمريكية التي ما إن شعرت بقرب انتهاء الامتياز وعدم قيام أية فعاليات نفطية في مناطق الإمارات حتى قامت في شهر مايو من عام ١٩٣٦ بإرسال رسائل إلى حاكم دبي وبقية الحكام تعرض عليهم خدماتها مقابل الحصول على امتياز نفطي ، وفي شهر ديسمبر من العام نفسه حاول ممثلوها زيارة رأس الخيمة ، لذلك أوعزت الحكومة البريطانية إلى الشركة البريطانية بضرورة الاسراع بإجراء المفاوضات مع الحكام بشأن التجديد لسد الباب بوجه الشركة الأمريكية .

قام هولمز ، وقبل أن يحصل على توقيع الشيخ سعيد على الاتفاقية ،

فقدم له منحة مالية قدرها عشرون الف ربية أي ما يعادل خمسة آلاف دولار تقريباً ، مع تعهده بدفعة سنوية قدرها ٢٥ر٠٠٠ ربية .(١٤)

وما إن وصلت تلك الأنباء إلى مسامع حكام بقية الإمارات حتى راحوا يتطلعون إلى الحصول على مثلها ، خاصة حاكم رأس الخيمة الذي قام بزيارة للشارقة ودبي لهذا الغرض . غير أن موقف الشيخ شخبوط بن سلطان حاكم أبوظبي لم يكن كذلك إذ كان مهتماً بموضوع تحديد وتثبيت حدوده مع دبي ، لأن امتياز النفط سيتيح لفرق الاستكشاف والتنقيب بالحركة والعمل واحتمال العثور على النفط في المناطق الحدودية المختلف عليها والتزامه أمام الإنجليز بالمحافظة على سلامة وأمن تلك الفرق ، جعلته يصر على حسم المشاكل الحدودية ورسمها وتثبيتها قبل أن تبدأ تلك الفرق عملها بحماية مسلحين من الطرفين وما قد يؤدي ذلك إلى احتكاك بينهما . لذلك أرسل رسالة بيد مندوب عنه إلى الشيخ سعيد يسأله عن الأماكن والمناطق التي أعطى الامتياز فيها .(١٥)

وافق الشيخ سعيد على الإجابة على أسئلة الشيخ شخبوط ، كما رحب البريطانيون بتلك المبادرة من الإثنين إذا اعتبروها خطوة ستؤدي فيما بعد إلى حل كل مشاكل الحدود ، لأن الامتيازات هذه جعلت الشيوخ يتنافسون على الادعاء بملكية أراضٍ لا تعود إليهم على أمل العثور على النفط فيها .

وقد أوضح ذلك الأمر الوكيل المقيم في رسالة جاء فيها ما يلي :

«لقد فتحت قضية النفط أعين حكام (الساحل المتصالح) ودفعتهم إلى انتهاك حدود بعضهم الآخر كي يوسعوا أراضيهم وبالتالي الحصول على عوائد أكثر ومما لا شك فيه أنه إذا لم يتم ترسيم الحدود بينهم قبل أن يبدأ الجيولوجيون أعمالهم فإن المشاكل ستؤدي إلى اندلاع الحرب» .(١٦)

وقد تحمس (فاول) لتلك الفكرة وحث الطرفين على حسمها في ما بينهما آملاً في تقليل تدخله فيها ليس خشية من التدخل بقدر ما هو خشية من أن يؤدي ذلك التدخل إلى فرضه بالقوة فيما بعد خاصة إذ ما تصلب أحد الطرفين بموقفه . وعلى كل حال فقد تعهد بحل المشكلة بنفسه أو بنائب عنه إذا لم يتفق الطرفان على حلٍ .(١٧)

وفي ١٨ نوفمبر ١٩٣٦ ، قام الشيخ سعيد بن مكتوم يرافقه عدد من وجهاء دبي بزيارة أبوظبي واجتمع بالشيخ شخبوط للتفاوض معه حول الحدود . وقد طالب الشيخ شخبوط بمنطقة (جبل علي) ، بينما طالب الشيخ سعيد بمنطقة (خور غناظة) ، وهما منطقتان لا تعود أي منهما للآخر(١٨) ، غير أن إثبات ذلك كان عسيراً لعدم وجود سجلات تاريخية وخرائط وتحديدٍ ثابت للحدود كما بيناه سابقاً .. لذلك وافق الطرفان على التحكيم ، فكان ممثلا أبوظبي السيدين أحمد بن هلال الظاهري وأحمد بن خلف العتيبة اللذين دخلا في اجتماعات مطولة مع الشيخ شخبوط قبل ذهابهما إلى دبي ، وفي يوم ١٩ ديسمبر غادرا أبوظبي ووصلا إلى دبي واجتمعا بالحاكم هناك وأخبراه بأن أبوظبي توافق على اعتبار منطقة (حصاة

أم الجبيب) التي تقع على بعد عشرة أميال جنوب غربي جبل علي نقطة حدود بينهما .[19]

وقد لاقى هذا الاقتراح ترحيباً من الحكومة البريطانية ومن الشيخ سعيد ، غير أن مجلس دبي اقترح أن تكون منطقة ميناء (حصيان) التي تبعد ثلاثة أميال جنوب غربي (حصاة أم الجبيب) نقطة الحدود حيث إنهم يحتاجون لمرفأ للسفن فيها . ولم توافق أبوظبي على هذا الطلب إلاّ أنها لم ترفضه كلياً باعتبار أنه قد يؤدي إلى حل المشكلة .

وبعد مفاوضات ومناقشات استمرت مدة عام تقريباً ، اجتمع الحاكمان في شهر نوفمبر من عام ١٩٣٧ في منطقة خور غناظة وجرى اتفاق شفهي بينهما على أن المنطقة الواقعة غربي الخط الذي يبدأ من (بندر حصيان) إلى الجنوب تعود إلى أبوظبي ، بينما المنطقة الواقعة شرقي هذا الخط تتبع دبي[20]

كان ذلك الاتفاق أول محاولة لحل مشاكل الحدود بين البلدين بطريقة دبلوماسية ، وهو وإن بدا اتفاقاً غير راسخ وثابت ، إلا أنه فتح الباب أمام اتفاقيات مشابهة له ، وكان السبب في فشله هو أنه لم يوضح بشكل تفصيلي وضع القبائل التي تسكن بالقرب من الحدود في المناطق البعيدة عن الساحل ، وهي المشكلة التي تطرقنا إليها في الفصل السابق ، إذ قد يؤدي ولاؤها إلى هذا أو ذاك إلى مشكلة معقدة . فشركة النفط التي كانت متلهفة لإرسال فرقها إلى داخل الصحراء راحت تسأل عن الحدود بين

البلدين ، والحكومة البريطانية كانت متلهفة أيضاً أن تنتشر هذه الفرق في كافة انحاء الإمارات لتسد الباب أمام شركة النفط الامريكية التي ما انفكت تحاول أن تجد لها موطىء قدمٍ هناك ، بل إن بعض الإمارات أبدت ترحيباً بها ، وخشيت بريطانيا أن يضرب هؤلاء الشيوخ بالاتفاقيات عرض الحائط . لذلك فقد ساندت طلب شركة النفط لتحديد الحدود السياسية بين البلدين بشكلٍ مضبوط . وبذلك تُحَلُ العقبةُ الرئيسية التي تواجهها الشركة في موضوع القبائل التي تقطن في داخل الصحراء أو قرب الجبال حيث هناك لا يسود الغموض تحديد الحدود فحسب وإنما ولاء تلك القبائل للحكام ودرجة ونوعية سلطة الحكام عليهم ، وهي مشكلة كانت موجودة في كل الإمارات التي لا تحدها عن بعضها البعض معالم طبيعية إذ تمتد حدودها إلى مناطق مجهولة في باطن البيداء ما عدا إمارة أم القيوين التي تقع بين إمارتي عجمان ورأس الخيمة ولا حدود مفتوحة لها في الصحراء .

وقد بدا ذلك الأمر واضحاً بادعاء قبيلة بني قتب التي تسكن منطقة (جبل الفيحاء) التي تعود إلى الشارقة بأنها تتمتع باستقلالٍ ذاتي . كما أدعى بنو كعب بأنهم مستقلون عن رأس الخيمة ، أما النعيم القاطنون بالقرب من جبل العوهة والشوامس الموجودون بالقرب من جبل حفيت فقد ادعيا بأنهما مستقلان عن أبوظبي .[21] وعلى كل حال وبالنسبة لاهتمامات الانجليز بتحديد الحدود بين دبي وأبوظبي وولاء القبائل لهذا أو ذاك ، فإن الوضع في دبي كان أكثر استقراراً من الوضع في أبوظبي التي كان الخطر السعودي يهددها بشكلٍ أكبر .

فالطموحات السعودية في المنطقة تعود إلى القرن التاسع عشر عندما أبدى السعوديون اهتماماً بواحة البريمي وأرادوا أن يفرضوا سلطتهم عليها . لكن النفوذ السعودي كان ضعيفاً على سواحل الإمارات نظراً للتواجد البريطاني هناك أيضاً .

غير أن الموقف تغير بعد وفاة الشيخ زايد بن خليفة حاكم أبوظبي عام ١٩٠٩ إذ دخلت الإمارة في مشاكل سياسية بسبب الصراع على السلطة فيها ، في الوقت الذي ظهر فيه الملك عبدالعزيز بن عبدالرحمن آل سعود ملكاً على نجد والحجاز عام ١٩٣٢ ، فراح يطالب بالبريمي ثانية كما صار يحاول مد نفوذه على القبائل القاطنة قرب حدوده مع إمارة أبوظبي ، وكان لنجاحه السياسي وبروز اسمه في المنطقة أثر على بعض القبائل التي راحت تؤيده بدفع الزكاة إلى حاكم منطقة الأحساء عبدالله بن جلوي مقابل حمايته لهم ، مما حدا بشركة نفط كالفورنيا التي كانت تعمل في الاحساء أن تحاول مد فعالياتها إلى داخل الإمارات ، وهو الأمر الذي أثار مخاوف البريطانيين ودفعهم إلى العمل على رسم الحدود ليس بين الإمارات فقط بل بينها وبين جيرانها من الدول المجاورة .

تلك كانت الصورة السياسية الخارجية والداخلية لحدود الإمارات عام ١٩٣٦ عندما حصلت شركة تطوير الساحل على امتيازات النفط فيها وهي صورة مهزوزة كما تبدو ، لذلك ما إن باشرت الشركة بعمليات المسح الجيولوجي الأرضي عام ١٩٣٧ ، حتى انفجرت الصراعات بين القبائل

التي كانت تدعي أنها مالكة الأرض التي يعملون فيها والحكام الذين يدّعون أنها من توابع إماراتهم ، ويقيت الشركة حائرة لمن تستمع ، وعليه فقد تقدمت باقتراحٍ إلى الحكومة البريطانية أن تقوم بمعالجة الأمر بنفسها وذلك بالتعامل مباشرة مع شيوخ تلك القبائل ومحاولة إرضائهم بمنحهم هدايا سخية وبذلك تستطيع التغلب على المشكلة ، وبالتالي فإن عمليات المسح سوف تتم بشكلٍ أسرع .[٢٢]

ومن البديهي أن هذا الاقتراح - إذا ما نُفذ - فمعناه أن الشركة قد تتخذ مواقف مغايرة للمواقف التي تتخذها الحكومة البريطانية في علاقتها مع هؤلاء الشيوخ ، لذلك وبعد أن قامت الحكومة بدراسته رفضته ، وقد علق (فاول) على ذلك الاقتراح بقوله :

«إن الشركة لا تدرك بأنها إذا ما عالجت بالهدايا التي ستقدمها لأولئك الزعماء مشكلة عمليات الاستكشاف التي تنوي القيام بها ، فإن هذه الهدايا سوف لن تضمن لها حرية الحركة والمرور في أرض تلك القبيلة ولكنها ستعطي انطباعاً بأن معناها شراء حقوق الامتياز النفطي فيها» .[٢٣]

لذلك فإن فاول كان يعتقد بأن الأمر سوف يورط الشركة بسلسلة من الامتيازات الباهظة التكاليف ،كما أنه سيُضعفُ من سلطة الحكام وبالتالي فإنه سيشجع كل القبائل على إعلان استقلالها طمعاً في الحصول على امتياز نفطي خاص بها ، لذلك فقد أكد على وجوب إيجاد حل شاملٍ لمشكلة الحدود وتوزيع السلطات .[٢٤]

وعليه فقد كانت الخطوة الأولى في سبيل تحقيق ذلك هي مساعدة حاكم كل إمارة على تقوية نفوذه وفرض سيطرته على القبائل القاطنة في المناطق النائية . وبناء على ذلك فقد اقترح (فاول) أنه إذا ما تم اختيار منطقة ما لإجراء مسحٍ أو استكشاف فيها فيجب أولاً إعلام حاكم الإمارة المسيطرة على تلك المنطقة بأن فرقة استكشاف سوف تزورها ويجب على هذا بدوره أن يخبر شيخ القبيلة التي تسكن في تلك المنطقة ، فإن لم يعارض الأخير فإن هذا سيحل المشكلة ، أما إذا عارض فيُترك أمره للحاكم ليتصرف بما هو مناسب سواء باستعمال القوة أو بمنحه هدايا أو بإقناعه سلمياً أو حتى باستعمال كل هذه الطرق مرة واحدةً إلى أن يوافق .(٢٥)

وقد أيدت حكومة الهند فكرة عدم اتصال شركة النفط مباشرة مع شيوخ القبائل ، لأن هذا الاتصال معناه أن على بريطانيا وحسب وجهة نظر عصبة الأمم أن تلتزم بتطبيق القوانين الدولية في المناطق الصحراوية ، مثل إنهاء عمليات الرق الموجودة هناك وغير ذلك ، لذلك فإن على شركة النفط إن أرادت الاتصال بأحد شيوخ القبائل فعليها أن تتصل بحاكم الإمارة الذي هو أكبر من أي شيخ آخر (٢٦) ، وهكذا تطابقت وجهتا نظر فاول وحكومة الهند بضرورة حصر الاتصالات بالحكام .

لذلك فقد اقترح فاول اتباع عددٍ من النقاط لتنظيم ذلك فأمر بالاقتصار على التعامل مع الحاكم وإهمال أي طلب لأي زعيم قبلي بالحصول على امتيازٍ نفطي أو حصة منه ، كما أوصى بأن على شركات النفط التأكد من

وجود النفط في المنطقة التي تنوي إجراء المسح فيها ، وأن على رجال فرق المسح ألاّ يذهبوا إلى هناك إلا بعد أخذ ضمان بأمنهم وسلامتهم من الحاكم ، وفي حالة اكتشاف النفط في أرضٍ ما من المناطق النائية فيجب معالجة قضية الحدود حينذاك ، أما إذا لم يتم العثور عليه فإن علاقة شيوخ القبائل بالحاكم لا أهمية لها لبريطانيا .(٢٧)

وهكذا اعتقد صُناع القرار السياسي البريطاني في الخليج أنهم بتطبيقهم ما جاء أعلاه فإنهم سوف يتجنبون التورط في المشاكل الداخلية الشائكة في الإمارات .

غير أن الصورة هذه تغيرت عندما اعتزمت شركة النفط القيام بمسح جيولوجي في منطقة (جبل الفيحاء) التابعة للشارقة والتي تقطنها قبيلة بني قتب . ففي سبتمبر من عام ١٩٣٧ طلبت الحكومة البريطانية من حاكم الشارقة أن يخبر شيخ بني قتب بما تعتزم أن تقوم به الشركة ، فوافق على ذلك وطلب من أخيه مرافقة البعثة إلى تلك المنطقة ، ولكن ما إن وصلوها حتي اعترضهم رجال القبيلة ومنعوهم من مزاولة أعمالهم ورفضوا استلام أية تعليمات من حاكم الشارقة ، فعادوا أدراجهم على أمل إيجاد حل آخر للمشكلة يتيح لهم العمل مستقبلاً .(٢٨)

وكان وقع ذلك الحادث شديداً على السلطات البريطانية بحيث دفعها إلى التفكير باتخاذ إجراءات جادة أكثر ، خصوصاً وأنها وقبل شهر من الحادث طلبت من الوكيل الوطني أن يقدم لها تقريراً عما يدعيه حكام

الإمارات من أراضٍ تعود لهم في الصحراء والمناطق النائية كي يساعدها ذلك على تحديد وتثبيت الحدود بشكل مضبوط مما يسهل أعمال شركة النفط . وقد بين كل حاكم للوكيل المناطق التي يدعي أنها تعود إلى إمارته ما عدا حاكم الشارقة الذي أجاب بأن حدوده معروفة للجميع ولا داعي للحديث عنها .(٢٩) أما الحدود المرسومة والثابتة ، فقد قال كل الحكام ما عدا حاكم دبي إنه لا يوجد شيء كهذا بين إماراتهم ، اللهم إلا ما اتفق عليه شفهياً بما يسمى (الأحرام) .

والأحرام لفظة تعني المنطقة وكذلك الحدود فيقال : «هذا أحرامي وذاك أحرامك» . أي هذه منطقتي وتلك منطقتك بدون تحديد خطي ثابت لحدودها . وبالرغم من معرفة الإنجليز بأن هؤلاء الحكام قد يدعون بملكية مناطق لا تعود لهم وهو أمر لا يمكن تجنبه ويعقد القضية أكثر ، فإنهم أخذوا بتلك المعلومات لرسم خريطة جغرافية تعتمد على ادعاءات الحكام ولا تعتمد على ادعاءات شيوخ القبائل .

وبناءً على تلك المعلومات قام الوكيل السياسي في البحرين (هكنوبو ثام) (T. Hickinbotham) في العام نفسه برسم خريطة تبين حدود الإمارات حسبما ادعاه حكامها . فكانت تلك الخريطة نقطة بداية جيدة لتخمين أماكن نفوذ وسلطات الحكام في المناطق الواقعة في قلب الصحراء ، وبناءً عليها فقد قررت الحكومة البريطانية أن يكون كل حاكمٍ مسؤولاً عن أمن وسلامة العاملين في شركات النفط هناك ، وبذلك يمكن فرض الواقع

عليهم والاعتراف بحدودٍ شرعية في ما بينهم وبالتالي يمكن الحصول على نتائج أفضل من امتيازات النفط .[٣٠]

لكن رغم ذلك فإن مشكلة المسح الجيولوجي في منطقة جبل الفيحاء وما جاورها لم تجد لها حلاً ، إذ حاولت الشركة في شهر سبتمبر من عام ١٩٣٨ أن تقوم بذلك ، فطلب المقيم من حاكم الشارقة أن يضمن سلامة الجيولوجيين هناك ، كما طلب وساطة الشيخ خالد القاسمي الوصي على حكم إمارة (كلباء) وعدد آخر من الشيوخ لإجراء تفاهمٍ بين بني قتب وحاكم الشارقة ، غير أن وساطتهم لم تنفع إذ أصر بنو قتب على عدم السماح للشركة بالعمل في أراضيهم .[٣١]

وما إن وصل ذلك النبأ إلى مسامع حكومة الهند حتى عقدت في الثالث والعشرين من ذلك الشهر اجتماعاً لحل المشكلة ، قررت فيه أن يصاحب فريق المسح (الكابتن هاوز) (C. Howes) الضابط السياسي المعين في الإمارات في رحلتهم إلى جبل الفيحاء وتكون مهمته إبداء المشورة للفريق حول قضايا الأمن والسلامة في المناطق التي ينوون زيارتها وكذلك معالجة المشاكل السياسية التي تعترضهم .[٣٢]

ومن البديهي أن قرار حكومة الهند هذا يناقض قرارها السابق في الاقتصار على التعامل مع حكام الإمارات وعدم التورط بالتعامل مع شيوخ القبائل والعشائر ، إلا أن الحقيقة الواضحة تبدو على أن قرارها - رغم تفسيره - بأنه لا ينطوي على اعترافٍ بسلطة هؤلاء الشيوخ المطلقة على

المناطق التي يدعون أنها تعود لهم ، إلا أن السياسة البريطانية تتقلب دوماً حيث مصلحتها . وما دام النفط قد تم اكتشافه يومذاك بصورة تجارية في كلٍ من البحرين والسعودية ، فلا بد من وجوده بهذا الشكل أيضاً في منطقة الإمارات . فكان لا بد من دعمٍ أكثر من حكومة الهند لعمليات الشركة ، وترابط أوثق بينها وبين المقيمية السياسية في الخليج وتقلبٍ أوسع في آفاق تصرفاتها وعلاقاتها .

وهكذا ففي يوم ٢١ نوفمبر ١٩٣٨ انطلقت فرقة مسح واستكشاف جديدة من أبوظبي يصحبها (الكابتن هاوز) متجهة نحو واحة البريمي التي تقع إلى جوار جبل الفيحاء ، بينما انطلقت مجموعة أخرى من مسقط لنفس الغرض على أن تلتقي المجموعتان في بلدة البريمي . وقد تم ذلك بالاتفاق مع كلٍ من الشيخ شخبوط بن سلطان حاكم أبوظبي والسلطان سعيد بن تيمور سلطان عُمان باعتبار أن الفريق سيتجول في مناطق تعود لكليهما ، ووصلت مجموعة أبوظبي إلى قرب البريمي وعسكرت في أرض قبيلة النعيم هناك حيث طلب (الكابتن هاوز) من الشيخ النعيمي حمايته إلى أن يصل إلى جبل الفيحاء ليلتقي بالمجموعة الثانية القادمة من مسقط ، غير أن الشيخ النعيمي اعتذر لعدم تمكنه من ذلك ، إلا أن هاوز تمكن من الحصول على الحماية من ممثل السلطان في المنطقة ، كما أنه أعطى وعداً إلى شيخ النعيم بأنه إذا ما وافق على قيام الشركة بالعمل في أرضه فإنه سيعطيه مكافأة ، غير أنه واجه مقاومة شديدة عندما وصل إلى ديار البوشامس وهم أحد بطون النعيم ويسكنون إلى جوارهم لأنهم رغم

حاجتهم إلى المال إلا أنهم رفضوا السماح للفريق بالعمل . وتتضح مقاومتهم لطلبات الشركة بقول أحدهم :

«إننا لا نريد بترولكم ولا نريد أموالكم ولا نريد أن نرى سياراتكم تتجول في منطقتنا ، إننا مكتفون بما لدينا من إبل وجمالٍ ، ومكتفون بما لدينا من قوتٍ مكون من التمر والرطب ، وسعداء بطريقتنا في المعيشة والحياة» .(٢٤)

وعندما عاد الكابتن هاوز إلى مقره في البحرين ، اعتبر أن مهمته كانت فاشلة وكتب تقريراً بذلك عزا فيه فشله إلى عيوب من الجانبين أي من جانب الشركة ومن جانب الوضع العام هناك ، فعيوب الشركة كانت في تقصيرها بتوزيع هباتٍ ومنحٍ كافية إلى شيوخ القبائل كي تكسب ودهم ورضاهم ، كما أنها توسعت جداً بطموحاتها وأحلامها فأرسلت فرقها إلى كافة المناطق التي كانت تريد أن يغطيها الامتياز ، أما العيوب في الوضع العام هناك والتي تؤدي إلى مقاومة القبائل للشركة فقد عزاها إلى عدة أسباب ، منها النفوذ القوي الذي تمارسه إمارة أبوظبي هناك ، إذ إن الحاكم الشيخ شخبوط بن سلطان لم يوافق منذ الوهلة الأولى على منح امتياز للشركة ، فحذت القبائل الساكنة في المناطق التابعة له حذوه . وقال إن سبب كراهية شيوخ القبائل للشركة ، لأنهم ينظرون إليها بأنها إحدى المصادر التجارية التي ستدر دخلاً مالياً للحكام فقط ، فما لم تقم الشركة بتوزيع المال والمنح لهم والشخصيات البارزة في البلد فإنهم سوف يبقون على معارضتهم ، وذكر أيضاً أن هناك سبباً ثالثاً للكراهية التي يكنها الناس

لهم وهو العامل الديني ، لأن أهل المنطقة يكرهون كل من هو غير مسلمٍ ، وتطرق إلى نقطة رابعة وهي أن المنطقة كلها محط نزاع بين أبوظبي وعُمان بسبب مشكلة البريمي ، وأخيراً فإنه يعتقد أن المنافسات والصراعات والشعور بالغيرة والحسد والمكائد التي يكيدها الشيوخ أحدهم للآخر والمقرونة بعدم فهمٍ كاملٍ للفوائد التي سيجنونها من العثور على النفط في المنطقة ، تدفعهم إلى الرفض بالقول (لا) لكل ما يطلب منهم ، باعتبار أن هذا أسهل الأجوبة .

ولكن إذا كانت مهمة الفريق فاشلة بالنسبة لعمليات المسح أو حتي العثور على النفط في تلك المناطق ، إلا أنها شكلت نصراً سياسياً للحكومة البريطانية ، إذ اعتبرت وصول البريطانيين إلى تلك المناطق النائية والمجهولة عملاً رائعاً ، لأنه لم يسبق أن وصلها أحدٌ من الإنجليز غير الميجر بيرسي كوكس (Persy Cox) المقيم السياسي في الخليج عام ١٩٠٥ ، أما بعده فإنها ظلت مغلقة . فوصولهم إليها معناه سد الباب تماماً أمام محاولات الشركة الأمريكية الوصول إلى هناك ، وهو أيضاً نصر استراتيجي لأن الإنجليز صاروا يعرفون خبايا تلك المناطق النائية ، خاصة وأنهم يوشكون على الدخول في حرب عالمية واحتمال وصول عملاء لأعدائهم إلى هناك لتحريض القبائل ضدهم بمهاجمة المطارات والقواعد الجوية .

وعلى كل حال فبعد أن انتهى (هاوز) من تقريره فإنه اختتمه بعبارة : «لقد ذاب الثلج الآن وإن الطريق أصبح مفتوحاً أمام أي جهدٍ آخر» (٣٥) . أي

أنه وضع يده على المشاكل التي تعيق الشركة في تلك المناطق ، غير أنه أكد على أن لا تضع الحكومة البريطانية على كاهلها أية مسؤولية في تلك المناطق الموغلة في الداخل .(٣٦)

وهكذا عادت بريطانيا إلى موقفها المترجرج غير الثابت في سياستها في الإمارات تحدوها مصلحتها في التذبذب والتنقل من موقفٍ سياسي لآخر ، فتحقيقاً لمصالحها كانت تريد أن يفرض الحكام سلطاتهم على مناطقهم الضارية في الصحراء ، وأغرتهم بأنهم إذا ما أثبتوا ذلك فإنهم سيحصلون على منافع أكبر من بترولهم . كما أنها أرادت أن يقوى سلطانهم على قبائلهم التي كانت تميل إلى السعودية . فصار للمناطق النائية شأن في السياسة البريطانية ، رافقه في الوقت نفسه اهتمامها الشديد بالمناطق القريبة من الساحل حيث مصالحها أكبر هناك إذ توجد المطارات وأماكن تجول ورسو السفن . وهذه المناطق وإن تبدو وكأن حدودها ثابتة ومعلومة ، إلا أن الاضطرابات تثور فيها بين الفينة والأخرى بسبب ادعاءات الحكام بتبعية بعض النقاط الساحلية لهم ، وهو ما كانت تخشاه بريطانيا ، ففي فترة ما قبل النفط كانت النزاعات والحروب التي تقع بين القبائل في المناطق النائية لا تهمها أما بعد أن صارت لها مصالح بالقرب من الساحل مثل مطار الشارقة ، فإن أية قلاقل تحدث في الصحراء قد تمتد إلى الداخل ، فتوجب عليها التدخل لإيقافها ومنعها .(٣٧)

وهكذا صارت الإمارات بكل أجزائها وأركانها مهمة لبريطانيا ، فكافة

مناطقها ومقاطعاتها وسواحلها وصحاريها وتشكيلاتها القبلية والسياسية ونظمها الاجتماعية ، لها أهمية حيث تكمن فيها مصلحة لبريطانيا متأتية إما من وجود المطارات والقواعد الجوية أو من وجود البترول ، فصار لزاماً على بريطانيا أن تتدخل أكثر في الشؤون الداخلية ، وقد ظهر هذا الأمر جلياً في الأحداث التي جرت بين إمارة الشارقة من جهة وتوابعها مُدن الحمرية والحيرة وكلباء من جهة أخرى ، حينما طلبت تلك المدن اعتراف بريطانيا باستقلالها ، والكيفية التي عالجت بها بريطانيا تلك الأحداث .

* * *

الواقع أن قضية استقلال تلك المدن ذات المقاطعات الصغيرة الملحقة بها له علاقة مباشرة بالأوضاع الاقتصادية التي كانت سائدة هناك وتأثير الخط الجوي وامتيازات النفط على تلك الأوضاع وبالتالي إثارة الطموحات السياسية ومحاولات الاستقلال عند شيوخها .

فالحمرية والحيره بلدتان تقطنهما قبيلة (الشوامس) الذين هم أحد أفخاذ قبيلة النعيم الكبيرة ، وقد سكناهما إثر الخلاف الذي حصل مع أولاد عمهم من فخذ (القراطسة) من النعيم وهم حكام إمارة عجمان في أواخر القرن الثامن عشر ، فغادروا عجمان وسكنوا المدينتين الواقعتين ضمن حدود الشارقة ، غير أن فكرة العودة إلى عجمان كانت الحلم الذي بقوا يريدون تحقيقه ، لذلك فإن ولاءهم للشارقة لم يكن إلا ولاءً صورياً حتمته الظروف السياسية ، أما شؤونهم الداخلية والإدارية والقبلية فكانت بيد

زعمائهم الممثلة بأحفاد الشيخ سيف بن عبدالله الشامسي الأول .

وعلى ذلك فقد كان اقتصادهم ومواردهم المالية يأتي من الضرائب التي كان حكامهم يجنونها من حاصل اللؤلؤ أو المحاصيل الزراعية ، فيقومون بإدارة شؤون البلدتين بدون الحاجة إلى مساعدة من حاكم الشارقة ، وقد أدى هذا الأمر إلى فقدان حاكم الشارقة سلطته على المدينتين وشعور أهلهما بأنهما مستقلتان ، وقد وقعت أحداث بين الطرفين في سبيل تحقيق استقلال الحمرية التام لكنها فشلت .

فلما جاءت قضيتا المطارات وامتيازات النفط ، وجد بعض شيوخ القبائل أنها فرصة سانحة لإثارة موضوع استقلالهم ومحاولة الاستحواذ على أراضٍ أكثر في سبيل الحصول على امتيازات جوية ونفطية أكبر تؤمن لهم دخلاً جيداً ، وهو ما حدث في كلباء كما بيناه في فصل سابق .

فبلدة الحمرية تقع ضمن حدود إمارة الشارقة وتبعد عن مدينة الشارقة حوالي ثمانية أميال ، ولم يكن أمر استقلالها عن الشارقة أو عدم استقلالها يهم الإنجليز كثيراً وذلك لكثرة التقلبات السياسية فيها ، وفي الفترة ما قبل الحرب العالمية الثانية وعلى عهد زعيمها الشيخ عبدالرحمن بن سيف فإنها كانت تعتبر مستقلة إداريا(٢٨) ، غير أنها لم تكن مستقلة سياسياً عن الشارقة . لذلك فإن الحكومة البريطانية لم توقع مع زعيمها معاهدة عام ١٩٢٢ بشأن حصر امتيازات النفط بالشركات البريطانية .(٢٩)

وفي عام ١٩٢٩ وحينما علم شيخ الحمرية بالاعتراضات التي أثارها

حكام الإمارات بوجه البريطانيين حول موضوع المطارات ، استغل تلك الفرصة وتقدم باقتراح إلى الإنجليز بإنشاء مطار بالقرب من بلدته . وهو طلب ذكي من جانبه إذ يحتوي في طياته على إشارة بأن الحمرية مستقلة عن الشارقة ، أو هي في طريقها إلى الاستقلال التام عنها .(٤٠)

غير أن الإنجليز رفضوا ذلك الاقتراح لسببين ، الأول أن الموقع لا يصلح أن يكون مطاراً ، والثاني أنهم أدركوا بأن ذلك معناه منحُ إيرادات لشيخ الحمرية مما سيشجعه ويشجع الآخرين على عدم ولائهم وبالتالي استقلالهم التام عن إماراتهم والدخول في مشاكل مع حكامها .

غير أن الشيخ لم يُسلّم بذلك الأمر ، فعاد إلى مطالبة الإنجليز بالاستقلال عام ١٩٣٠ ، ورفض الإنجليز ذلك الطلب يحدوهم إلى ذلك عدم إغضاب الشارقة بسبب مصلحتهم الجديدة التي ظهرت فيها وهي المطار الذي وافق الحاكم على تشييده هناك ، هذا إلى جانب أن أية اضطرابات تحدث في الحمرية ستؤثر على إمارتي عجمان وأم القيوين بسبب موقع الحمرية القريب من كلٍ منهما وبالتالي تؤثر على تسهيلات الطيران الموجودة في المنطقة بصورة عامة .

غير أن عام ١٩٣٧ وبسبب عمليات المسح الجيولوجي والاستكشافات التي كانت شركة النفط تقوم بها في مختلف أراضي الإمارات ، فإن حكومة الهند أثارت موضوع الحمرية مجدداً عندما طلبت من المقيم السياسي في البحرين أن يفيدها بتقرير عن وضعية البلدة السياسية . فكانت

إفادة المقيم أنها مستقلة وأنه يجب أن يتم اعلان استقلالها لأن حاكم الشارقة لا سلطة فعلية له عليها ، وأنه وإن كانت الحمرية من توابع الشارقة يوماً ما ، غير أن الواقع هو أن شيخها كانت له دوماً السيادة المطلقة .(٤١) ، كما اقترح فيما بعد أن يوقّع شيخها على اتفاقٍ مماثلٍ لاتفاقية عام ١٩٢٢ بشأن حصر امتيازات النفط بالشركات البريطانية .

فلما وصل هذا التقرير إلى حكومة الهند . أرادت معرفة المزيد من التفاصيل عن تاريخ الحمرية حتى عام ١٩٣٧ ، فأرسلت طلبها إلى المقيم الذي وافاها بمختصرٍ عن تاريخها وعلاقتها بالقواسم للفترة ما بين ١٨٤١ إلى ١٩١٧ ، لكن شيخ الحمرية الجديد يومذاك حميد بن عبدالرحمن ادعى أن ذلك التقرير ينقصه الاتفاق الذي تم التوقيع عليه بين حاكم الشارقة الشيخ خالد بن أحمد القاسمي (١٩١٣-١٩٢٤) ووالده الشيخ عبدالرحمن بن محمد شيخ الحمرية ، حيث اعترف خالد يومذاك باستقلال الحمرية . وقد جاء في ذلك الاعتراف أن الشيخ سلطان بن صقر القاسمي الذي تولى الحكم بعد خالد كان موجوداً يوم تم ذلك ، وبما أنه تولى أمر الشارقة عام ١٩٢٤ فيجب عليه احترام استقلال الحمرية .(٤٢)

لكن حكومة الهند رفضت الاعتراف باستقلال الحمرية ، رغم أن حاكم الشارقة قد اعترف في ذلك الوقت بأنه لا سلطة له على المدينة ، ورغم أن أهلها عارضوا أن يكونوا تحت حكم الشارقة . وقدموا شهادات ووثائق تثبت استقلالهم (٤٣) .

إلا أن حكومة الهند أصرت على الرفض ، وتبدو وجهة نظرها واضحة في الفقرة التالية من التقرير الذي تقدمت به بهذا الشأن إذ تقول :

«إننا إذا أعلنا اعترافنا باستقلال الحمرية ، فذلك معناه وجوب حصول شركة النفط على امتياز جديد وباهظ التكاليف مع حاكمها . في الوقت الذي أفهمناهم (يقصد حكام الحمرية) أننا بعقدنا الاتفاق مع حاكم الشارقة والذي تربطنا به معاهدات ، فإن هذا يعني أنهم يقعون ضمن ملكية الساحل المتصالح» .(٤٤)

وهذه العبارات توضح وجهة نظر حكومة الهند في ما أخفق الوكيل السياسي في البحرين أن يفهمه عن الموضوع .(٤٥)

غير أن القضية كلها تبين لنا التقلبات السياسية والتلاعبات التي كانت تمارسها بريطانيا في المنطقة ، فهي في سبيل مصلحتها بإنشاء مطارٍ في بلدة كلباء ، فإنها اعترفت باستقلالها عن الشارقة في عام ١٩٣٦ . غير أنها وفي سبيل مصالحها النفطية ، فإنها أصرت على عدم الاعتراف باستقلال الحمرية ، وأجبرت زعيمها على التحدث مع حاكم الشارقة بشأن النفط وامتيازات الشركة . ثم لم يلبث الضابط السياسي البريطاني في المنطقة أن وافق على أن تبقى بلدة الحمرية مثل بلدة الذيد وبلدة كلباء ومناطق جبل الفيحاء كلها من مدن الشارقة فظهر اسم (حكومة الشارقة وتوابعها) ، ليؤكد تلك الحقيقة .

* * *

ولعل سائلاً يتساءلُ كيف فقدت بلدة كلباء استقلالها وهي التي اعترفت بها بريطانيا كبلدةٍ أو إمارة مستقلة كما بينا ذلك في فصلٍ سابق ؟

والجواب هو أنها المصالح البريطانية التي تدفع بسياستها إلى التخبط والقفز فوق المبادىء التي تعلنها . فيوم كانت مصلحتها إنشاء مطارٍ في تلك البلدة وافقت على استقلالها ، أما حينما فقد المطار أهميته بعد الحرب العالمية الثانية سحبت اعترافها ، كما أن معظم المطارات الصغيرة الموجودة في الإمارات لم تعد لها أهمية تذكر لأسباب فنية ، ورافق ذلك ظهور النفط والامتيازات ، وتهديدات شركة النفط الأمريكية بالدخول إلى المنطقة ، فإن كل تلك الأمور دفعت ببريطانيا إلى التكييف سياسياً حسب المواقف وحسب مصلحتها .

ففي (كلباء) التي بارك الإنجليز استقلالها ، حدث في عام ١٩٣٧ أن توفى حاكمها الشيخ سعيد بن حمد القاسمي (١٩٠٣-١٩٣٧) فتولى الأمر بعده ابنه حمد . غير أن حمداً هذا كان صغيراً فتنازعت إمارتا الشارقة ورأس الخيمة على السلطة هناك ، وتخوف الانجليز من أن يؤدي ذلك النزاع إلى ضرر بالمطار ، فوافقوا على أن يتولى حاكم الشارقة السابق الشيخ خالد بن أحمد القاسمي (١٩١٣-١٩٢٤) الوصاية على الشيخ حمد وأن يحكم كلباء . وقد أثبت الشيخ خالد جدارة في إدارته بحيث شمل نفوذه منطقة ساحل الشميلية كله بما فيه إمارة الفجيرة ، كما استطاع أن يصل إلى تفاهمٍ مع بني قتب الموجودين في جبل الفيحاء ، وقد

استحسنت بريطانيا مد نفوذ خالد على تلك المناطق ورأت فيه حلاً لمشكلة الهبات التي كان عليها أن تدفعها لشيوخ القبائل في سبيل تسهيل مهمة فرق المسح الجيولوجي والاستكشاف إذ كلما قل عدد الشيوخ كلما كان ذلك أفضل لها .

غير أن الظروف تبدلت بعد الحرب العالمية الثانية فحينما عاودت شركة النفط العمل في المنطقة ، فإن أبحاث الجيولوجين أثبتت عدم وجود النفط في كلباء ، في الوقت الذي بات فيه المطار الموجود فيها لا نفع منه أيضاً . غير أن بريطانيا لم تستعجل بنفض يدها من كلباء ، لأن نفوذ الشيخ خالد على ساحل الشميلية كان قوياً وكانت تحتاجه لحماية فرق الاستكشاف العاملة هناك . واستمر الأمر كذلك إلى عام ١٩٤٨ حيث انتهت اتفاقية المطار مع كلباء ولم ترغب بريطانيا بتجديدها لعدم حاجة الخطوط الجوية المدنية ولا العسكرية للمطار(٤٦) ، كما أن الشيخ خالد قد طعن في السن ولم تعد له قابلية على السلطة والحكم . وفي عام ١٩٥٠ بلغ الشيخ حمد سن الرشد فأعطيت إمارة كلباء له . ولكنه اغتيل بعد عام واحدٍ ، لذلك أصبح أمر كلباء في مهب الريح .

وهنا قرر الإنجليز أن يسحبوا اعترافهم باستقلالها ، وفكروا بأن يلحقوها إما بإمارة الفجيرة المتاخمة لها بالحدود أو إعادتها إلى إمارة الشارقة حيث مكانها الطبيعي لأنها انفصلت عنها بعلمهم وتدبيرهم قبل عقدين من الزمان ، فأعلنوا أنه بمقتل الشيخ حمد بن سعيد القاسمي الذي لا ولي

عهد له ، فإن البلدة تعود ثانية إلى الشارقة . وبذلك فقد حققوا مصلحتين لهم ، الأولى أنهم تخلصوا من عبء المنحة المالية التي كانوا يعطونها لحاكم كلباء مقابل حمايته لفرق الاستكشاف . والثانية التخلص من مشاكل النزاعات على الحكم وتقليل عدد الزعامات التي يتعاملون معها بالاقتصار على حاكم الشارقة فقط .

وهكذا وفي سبيل مصلحتها قامت بريطانيا بانتزاع استقلال كلباء عام ١٩٥١ وهي التي وهبته إياه عام ١٩٣٦ .(٤٧)

* * *

لم تقف تدخلات الإنجليز بالشؤون الداخلية للإمارات بالأمور أعلاه . إذ ما إن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها حتى ثارت مشاكل تحديد الحدود بين الإمارات وتثبيتها مرة أخرى وورطت بريطانيا نفسها بحلها ولكن بشكلٍ يضمن مصالحها أولاً .

فخلال الحرب العالمية الثانية كانت أهمية المطارات والقواعد الجوية بالغة لبريطانيا وبقيت كذلك إلى ما بعدها بقليل حيث اعتُبرت منطقة الإمارات وحسب اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٥ كلها وقفاً لصالح الطيران البريطاني (٤٨) ، في الوقت الذي توقفت فيه أعمال الاستكشاف والتنقيب عن النفط .

غير أنه ما إن انتهت الحرب وساد السلام في العالم ، حتى عادت شركة النفط لمزاولة أعمالها وراحت فرق الاستكشاف تقوم بواجباتها بحيث شهد عاما ١٩٤٥-١٩٤٦ استكشاف معظم أراضي أبوظبي ودبي ورأس الخيمة

وذلك بعد أن اتفقت الشركة مع حكام تلك الإمارات ، كما أنها شجعت حاكم الشارقة على حل مشكلته مع بني قتب كي تسمح لفرقها بالعمل في أرضها [49] . لكن أحداثاً دامية وقعت بين أبوظبي ودبي استمرت من عام ١٩٤٥ إلى عام ١٩٤٨ بسبب الاختلاف على تحديد الحدود بينهما دفعت بريطانيا للتدخل بالأمر والعمل علي حل المشكلة على وجه السرعة .

وقد يبدو للوهلة الأولى أن تلك الحرب نشبت كما نشبت غيرها بسبب خلافات بين القبائل التي تعيش في قلب الصحراء ، غير أنها هذه المرة بلغت من الشدة بحيث هددت أمن المنطقة كلها ، إذ لم تنفع محاولة حكام بقية الإمارات التوسط بالصلح بينهما فقرروا الانسحاب وعدم التدخل ، كما أن الإنجليز أنفسهم لم يكترثوا لتلك الحرب في بدايتها ، غير أنهم وعندما استعر أوارها وراحت تهدد مطاراتهم وعمليات البحث عن النفط قرروا التدخل .

ففي شهر سبتمبر من عام ١٩٤٦ أرسل الوكيل الوطني تهديداً باسم الحكومة البريطانية إلى أبوظبي ودبي طالباً منهما إيقاف الحرب وسحب قواتهما [50] ، ولم تُعر دبي ذلك التهديد اهتماماً إذ شنت هجوماً على أبوظبي وسببت خسائر لها [51] ، مما أثار فزع الانجليز وخوفهم على مصالحهم فأرسلوا انذاراً إلى دبي بإيقاف هجماتها وإلا فإنهم سيفرضون حصاراً على مينائها . [52] فوافقت دبي على مضض أن توقف القتال ، غير أن جذوة الخلاف لم تنته بين الإمارتين .

لكن الإنجليز لم يقدموا على حل المشكلة بين الإمارتين بشكل حاسم لأنهم كانوا يريدون التأكد أولاً من وجود البترول في أي منهما حتى يتدخلوا بشكلٍ فعلي وحسب سياسة مرسومة يخططون لها مسبقاً .(٥٣)

وهذا معناه أنهم إن لم يعثروا على النفط ، فإن القتال بين البلدين مهما طال وامتد فلن يتدخلوا ما دام يقع على الحدود البعيدة عن مواقع المطارات في البلدين .

لكن نتائج المسح الجيوفيزيائي الذي قامت به شركة النفط عام ١٩٤٦-١٩٤٧ أثبتت أن هناك دلائل تشير إلى وجود النفط في مكمنين أرضيين يقعان قرب الحدود بين البلدين . فقررت كل من الحكومة البريطانية وشركة النفط أن يقوما بتثبيت ملكية الأراضي التي تقع فيهما تلك المكامن ، وأن يشرحا للحاكمين أهميتهما وفائدتهما للجميع كي تتم تسوية الخلافات بينهما ، قبل أن يباشروا بعمليات الحفر والتنقيب .(٥٤)

وعليه فقد وافق الطرفان وتحت الضغط الذي مارسته بريطانيا عليهما أن يحيلا الخلاف بينهما إلى لجنة تحكيم عينتها بريطانيا ، ووقّعا على ذلك في شهر مارس ١٩٤٧ ، غير أن ذلك الاتفاق لم يدم طويلاً لأنه لم ينص على وجوب تحديد حركة القبائل التي تقطن بجوار الحدود ، أي ألاّ تقوم تلك القبائل باجتياز الحدود فتسبب مشاكل ، وقد وقعت المشكلة بالفعل حينما اجتازت قبائل موالية لدبي خط الحدود ، ووصلت إلى أطراف منطقة (ليوا) في أبوظبي وهاجمت تجمعاً لقبيلة المناصير الموالية لأبوظبي وقتلت

اثنين وخمسين رجلاً منهم . فقام الإنجليز وعلى الفور بجمع الطرفين حيث وقعا على معاهدة صلحٍ جديدة فيها تفصيلات أوضح عن الحدود وغيرها ، وهو الأمر الذي راحت بريطانيا تنظر إليه بجدية أكثر ليس بين أبوظبي ودبي فحسب ولكن بين كافة الإمارات ، وهي في سبيل تحقيق ذلك قامت بتصرفٍ غريب من نوعه ، إذ تدخلت بقضية اجتماعية وعادة من العادات المتبعة بين الحكام ، وهي عادة تبادل الهدايا وهبات الأراضي بينهم فمنعتها بحجة أن هذه الهبات قد تؤدي إلى تنازلات عن قطعٍ من الأراضي أو المناطق من حاكمٍ إلى آخر . إذ حدث في عام ١٩٤٧ أن أهدى حاكم رأس الخيمة ، مزرعة إلى حاكم دبي ،(٥٥) فاعترض المقيم السياسي البريطاني على ذلك بقوله :

«لقد أصبح لكلِ شبرٍ من الأرض أهمية هذه الأيام ، وإن سبب الخلاف بين دبي وأبوظبي هو الأراضي التي يدعي الطرفان ملكيتها ، لذلك فنحن لا نريد أن يحدث أمرٌ كهذا بين دبي ورأس الخيمة» .(٥٦)

وهذا التفسير على سذاجته يوضح كيف أن الإنجليز وفي سبيل مصلحتهم صاروا يتدخلون بكل صغيرة وكبيرة ، بل حتى في العادات والتقاليد القبلية فيمنعون بعضها ، وهم بذلك يتخطون كل ادعاءاتهم بأنهم يقفون على الحياد في القضايا الداخلية ، يدفعهم إلى ذلك طمعهم ولهفتهم العثور على النفط وحماية مطاراتهم وقواعدهم الجوية .

وعندما كانوا يعالجون مشكلة الحدود بين أبوظبي ودبي ، فإنهم واجهوا

مرة ثانية نفس المشكلة التي واجهوها عندما عالجوا الأمر قبل الحرب ، وهي إمكانية تثبيت الحدود الساحلية وعدم إمكانية تثبيت الحدود في القفار والمناطق الصحراوية البعيدة ، لأن الحكام كان يهمهم أن تكون آبار المياه الموجودة هناك ضمن أراضيهم ، ولم يكن يهمهم أن تكون تلك الأرض حقلاً نفطياً ، لذلك عندما تم تقسيم الحدود ، حصلت دبي على مواقع لثلاثة آبار في الصحراء ، مما حدا بحاكم أبوظبي أن يرسل اعتراضاً على ذلك إلى الحكومة البريطانية .(٥٧)

وفي جوابه على هذا الاعتراض كتب المقيم السياسي في البحرين قائلاً :

«يبدو أن الشيخ شخبوط غير مهتم بخسارة أرضٍ قد تحمل في باطنها النفط ، بقدر اهتمامه بفقد بئرين أو ثلاثة آبار ماء حصلت عليهما دبي قرب الحدود المتنازع عليها إذ تمثل خسارته لهذه الآبار فقدان هيبته بين البدو» .(٥٨)

وعلى الرغم من معرفة الإنجليز بتلك الحقيقة ، فإنهم كسروا أعراف البدو واتفاقاتهم بمنح آبار المياه بدون دراسة ، كما كسروا الأعراف بمنعهم تبادل الهدايا . وفي عام ١٩٤٧ وعندما قررت حكومة الهند التدخل شخصياً لحل مشكلة الحدود بين البلدين ، فإنهم مارسوا ضغطاً اقتصادياً على أبوظبي بتهديدها بحجب (الحصه الغذائية) عنها ، أي حجب نظام توزيع المواد الغذائية بنظام (البطاقة) الذي كان معمولاً به أيام الحرب إذا لم توقف تحركات القبائل البدوية ضد دبي .

وهكذا صار لزاماً عليها أن تتدخل بكافة الأمور بشكلٍ مكشوف ما دام

النفط موجوداً في أرض الإمارات (٥٩). وعلى كل حال فإن استقراء الأحداث السابقة يعزز ما ذكرناه سابقاً عن تخبط السياسة البريطانية وتقلبها في سبيل مصالحها ، وقد أثبتت الأربعينيات من هذا القرن أن مصلحتها تركزت هذه المرة في الإمارات باحتكار نفطها .

* * *

ومثلما دفع النفط وغيره من الأسباب بالإنجليز إلى عدم الاعتراف باستقلال بلدة الحمرية عن إمارة الشارقة ، فإنه ولأسبابٍ أخرى دفع بهم إلى الاعتراف باستقلال الفجيرة التام عن إمارة الشارقة .

فالفجيرة كانت من ضمن مناطق ساحل الشميلية الذي تبلغ مساحته ٦٥٠ ميلاً مربعاً ، وقد حصل عليه الزعيم القاسمي الكبير سلطان بن صقر الأول عام ١٨٥٤ كما بينا ذلك في فصل سابق . كما أن بلدة الفجيرة نفسها تشكل واحدة من أربعة وعشرين بلدة أخرى تقع على ساحل الشميلية المُطل على بحر عُمان (٦٠) . وبوفاة الزعيم القاسمي عام ١٨٦٦ ، تفتتت الإمارة القاسمية الكبرى ، فظهر في الفجيرة شيخ قبيلة الشرقيين الواسعة العدد والنفوذ هناك وهو الشيخ حمد بن عبدالله الشرقي (١٨٧٠-١٩٣٠) الذي راح يعمل لاستقلال الفجيرة عن سلطة القواسم وعن إمارة الشارقة بالذات ، فدخل في معارك سياسية وحربية كثيرة ضد القواسم انتهت بنيله شبه استقلال عام ١٩٠١ . غير أن بريطانيا لم تعترف بما حصل هناك بل حدث العكس يوم زار المنطقة اللورد كيرزن حاكم الهند

عام ١٩٠٣ وألقى خطبته الشهيرة التي فسرتها حكومة الهند والمقيمية السياسية في الخليج بأن ساحل الشميليه كله يتبع القواسم .

غير أن المؤرخ (لوريمر) يذكر لنا في كتابه المعروف (دليل الخليج) أن الفجيرة حافظت على استقلالها فلم تخضع لسلطة القواسم ولا لسُلطة سلطنة عُمان .(٦١)

لكن فشلها في عدم حصولها على اعتراف بريطاني باستقلالها أبقى استقلالها قلقاً ومزعزعاً ، وكانت حجة الإنجليز أنهم لا يريدون أن يفتحوا باباً عليهم بطلبات مماثلة من شيوخ آخرين فلم يقروا بذلك رغم أن الفجيرة كانت كلها موالية للشيخ حمد بن عبدالله .

إلا أن قوة الفجيرة ازدادت خلال الفترة من عام ١٩٢٠ إلى عام ١٩٣٠ بفضل قيادة زعيمها الذي ما انفك يطالب باستقلاله التام . لذلك فقد دخل في نزاعٍ مع حاكم بلدة كلباء القاسمي المجاور له ودارت حروب بينهما حاول سلطان عُمان وبقية حكام الساحل التدخل لإحلال السلام بينهما غير أنهم فشلوا في ذلك وأثبتت الفجيرة جدارتها على أن تكون إمارة مستقلة .(٦٢)

وعندما توفى الشيخ حمد تولى الأمر بعده ابنه الشيخ محمد بن حمد الشرقي الذي راح يتبع خطوات أبيه في سبيل الحصول على اعتراف بريطانيا باستقلاله التام ، وكان مما أثاره وحفزه بشكلٍ أكبر هو اعتراف بريطانيا باستقلال كلباء عام ١٩٣٦ كما بينا ذلك سابقاً لكن استقلال

الفجيرة بقي معلقاً لنفس السبب وهو أن بريطانيا لا تريد أن تفتح باباً لطلبات مماثلة . وكان من نتيجة ذلك ويسبب دعم البريطانيين لكلباء المستقلة ووصاية الشيخ خالد بن أحمد القاسمي على ولايتها ، ولأسباب سياسية أخرى فإن الشيخ خالد تمكن من فرض نفوذه على الفجيرة للفترة ما بين ١٩٣٧- ١٩٤١ وبذلك منع ادعاءات حاكمي رأس الخيمة والشارقة بها كما منع ادعاء سلطان عُمان عام ١٩٣٩ بها أيضاً .

لكن الفجيرة استعادت قوتها السياسية ثانية بعد أن ضعفت كلباء وفترت قوتها ، فتحفزت للتحرك سياسياً للحصول على استقلالها التام ، ففي عام ١٩٤١ وعندما وصلت إلى أسماع الشيخ محمد بن حمد الشرقي أنباء اتفاقيات النفط التي تمت مع بقية الإمارات ، سافر إلى دبي والتقى بالسيد (باسيل ليرميت) (Basil Lermitte) ممثل شركة تطوير بترول الساحل الموجود هناك ، وعرض عليه استعداده للتوقيع على امتياز للشركة كي تقوم بالتنقيب عن النفط في الفجيرة ، أملاً أن يقود هذا الامتياز إلى استقلال الفجيرة وفي الوقت نفسه تكون الإيرادات التي تحصل عليها من النفط كلها لها لا يشاركها أحدٌ فيها .(٦٢)

لكن الشركة لم تكن مهتمة كثيراً بنفط الفجيرة آنذاك ، فاعتذرت له عن قبول ذلك بحجة أن ظروف الحرب العالمية الثانية تقف عائقاً أمام عمليات التنقيب . غير أن الشيخ الشرقي لم يركن لذلك القول فاتصل بالمقيم السياسي البريطاني الموجود في البحرين عام ١٩٤١ وعرض عليه أن

يتوسط بينه وبين شركة النفط كي تقبل باقتراحه .(٦٤) فوافق المقيم على ذلك ونظم اجتماعاً بين الشيخ والمستر ليرميت ، وقبل الاجتماع أوصى المقيم ليرميت ألا يوافق على التوقيع على أي امتياز ، لأن الوضع السياسي للفجيرة مبهم ، وهو ما دام كذلك فإن الشيخ الشرقي في وضعٍ لا يسمح له بمنح امتيازاتٍ هناك . وهكذا انتهى الاجتماع بفشل الشيخ في الحصول على ما يريده . ومن الواضح أن رفض بريطانيا التعامل مع الشيخ هو أنها ما لم تتأكد من وجود البترول في الفجيرة فإنها لم تكن تريد التورط في مشاكل سياسية هناك . لكن هاجس الخوف عند الإنجليز من احتمال استغلال الأمريكيين لهذا الموقف والاتصال بشيخ الفجيرة ومن ثم الدخول إلى المنطقة دفعهم في أكتوبر من عام ١٩٤١ إلى الإيعاز إلى الضابط السياسي في الإمارات أن يقوم بتحقيق أولي عن موضوع استقلال الفجيرة ، وهو الموضوع الذي وإن كانت بريطانيا لا تريده أن يحصل كي تحصر تعاملها بأقل عدد من الحكام ، لكن للضرورات أحكامها إذ قد تضطر يوماً ما للاعتراف بها كإمارة مستقلة ، لذلك طلبت إجراء ذلك التحقيق .(٦٥)

وعندما أنهى الضابط السياسي تحقيقاته ، رفع تقريراً إلي حكومته قائلاً إنه من الممكن أن نعقد اتفاقية صداقة مع الفجيرة . ثم التقي بعد ذلك بالوكيل الوطني السيد عبدالرزاق الذي أخبره بأنه أبلغ الشيخ الشرقي أن يتقدم خطياً بطلباتهِ إلى الحكومة البريطانية .(٦٦) وقد علق الضابط السياسي على ذلك أيضاً برسالة نصح فيها حكومته بالابتعاد قدر الإمكان عن

التورط بمشاكل الفجيرة إلى أن يستطيع حاكمها أن يخطو خطوات أكثر جدية في سبيل إثبات وتأكيد مطالبته بالاستقلال .(٦٧) وهكذا بقي اعتراف بريطانيا باستقلال الفجيرة معلقاً إلى أن انتهت الحرب .

وفي عام ١٩٤٥ وعندما عاودت شركة النفط نشاطاتها في المنطقة ، أرسلت حكومة الهند رسالة إلى الشركة تحذرها من الدخول في أية اتفاقيات مع الفجيرة باعتبار أن الحكومة البريطانية لم تعترف بها بعد . وعندما علم الشيخ الشرقي بذلك قام من جانبه في عام ١٩٤٦ بالاتصال بالوكيل الوطني عارضاً عليه الدخول في اتفاقيات مع بريطانيا . ثم قام أيضاً بالاتصال بفرق المسح الجيولوجي التي كانت تعمل بين جبل الفيحاء ووادي القور إلى كلباء ، وهي مناطق قريبة منه وعرض عليهم امتيازاً يشمل كل الفجيرة .(٦٨) غير أن الشركة ولعلمها بعدم وجود النفط هناك ولتمسكها بتعليمات حكومة الهند ، فإنها أخبرت الشيخ بأنها ستتصل به حينما يحين الوقت للتوقيع على امتيازٍ معه .(٦٩)

وفي شهر مارس من عام ١٩٤٧ تغيرت الأحوال ، فبسبب الخوف من وصول الأمريكيين إلى الفجيرة ولغرض ربط المنطقة كلها باحتكار نفطي واحدٍ لشركة واحدة ، فإن الحكومة البريطانية أوعزت إلى شركة النفط أن تفتح موضوع عقد اتفاقية نفطية مع حاكم الفجيرة (٧٠) ، فقامت الشركة بذلك واقترحت تقديم مبلغ مئة الف ربية هنديه حالما يوقع على الاتفاقية .(٧١)

وقد اعتبر الشيخ ذلك العرض بمعنى حصوله على اعتراف بريطانيا باستقلاله . كما أن الحكومة البريطانية كانت تدرك ذلك لأنها أعلنت أنها لا دخل لها باتفاقية النفط فهي اتفاقية اقتصادية تخص الشركة ، وأنها لا تؤدي إلى الاعتراف باستقلال الفجيرة التي لا زالت يومذاك تطالب بها كل من إمارتي الشارقة ورأس الخيمة . بل لقد بلغ من حذر الحكومة البريطانية أنها رفضت أن تقوم بإيصال الرسائل التي يتبادلها الشيخ مع الشركة وبالعكس .(٧٢)

غير أن الشيخ الشرقي لم يهن ولم يهدأ ، بل راح يطالب من جديد باعتراف بريطانيا باستقلال الفجيرة وعندما وصلت مطالبه إلى المقدم السير روبرت هاي (Sir Rupert Hay) المقيم السياسي في الخليج (وكان قد انتقل مقره من بوشهر إلى البحرين منذ عام ١٩٤٦) فإنه فعل كما فعل سلفه المستر فاول ، إذ اعترض على ذلك بحجة أنه لا يريد أن يزيد من عدد الحكام والمشيخات .(٧٣)

ومن البديهي أنه بنى اعتراضه هذا لتأكده من عدم وجود النفط في الفجيرة ، وكان يشاركه هذا الرأي معظم الموظفين العاملين في الخليج .

وفي شهر يونيو من عام ١٩٤٨ اقترح المستر جي . جاكسون (G.Jackson) الضابط السياسي في (الساحل المتصالح) والمقيم في الشارقة آنذاك على أنه إذا أرادت شركة النفط الحصول على امتياز في الفجيرة ، فإن عليها محادثة الشيخ ولكن عن طريق حاكم كلباء ، كما نوه عن احتمال دمج الفجيرة

بكلباء على الرغم من أن كلباء كانت قد فقدت قوتها السابقة(٧٤)، لذلك فإنه كان يرى أن موضوع استقلال الفجيرة يجب تعليقه إلى أن تصل فعاليات شركة النفط إلى مرحلة تجبرهم فيها إلى اتخاذ قرار بذلك (٧٥).

لكن الشيخ محمد بن حمد الشرقي الطموح دوماً إلى الاستقلال أثبت في نهاية الأربعينيات أن الفجيرة أخذت تسير بخطوات قوية نحو إثبات وجودها ، فلم يعد أحدٌ من سكانها يدفع الزكاة إلى حكومة عُمان ولا إلى حاكم كلباء (٧٦) ، وبذلك تمكنت من أن تحتل مكانها المرموق في ساحل الشميليه ، وقد جلب ذلك انتباه الإنجليز كما جلب انتباههم خوفهم المزمن من احتمال وصول شركات النفط الأمريكية إلى الفجيرة ، لذلك فإن الحكومة البريطانية وفي نهاية عام ١٩٤٩ أبلغت شركة النفط أن تدرس احتمالات الحصول على امتياز للنفط من الشيخ الشرقي . وفي أوائل عام ١٩٥٠ ، وقبل أن تباشر الشركة اتصالاتها ، فإن الشيخ محمد بن حمد الشرقي الذي كان مدركاً لموقف الإنجليز ، قام بتقديم طلب جديد وهو أن تعترف بريطانيا به وأن يدخل معها في معاهدة صداقة . وقد عزز موقفه عندما أعلن بأنه استلم رسالة من إحدى شركات النفط الأمريكية تعرض عليه الدخول في اتفاقية للحصول على امتياز نفطي(٧٧) وقد أثار ذلك الخبر القلق في الأوساط البريطانية ، فطلبت من الشيخ أن يرسل لها نسخة من الرسالة ، وتبين أنها من شركة أمريكية تدعى (شركة النفط الأمريكية المستقلة) وأنها أي الشركة أرسلت رسائل مماثلة إلى كل حكام الإمارات(٧٨) لذلك تحفزت الأوساط السياسية البريطانية بشكل جدي للنظر

في قضية استقلال الفجيرة التي أصبحت محتمة ، حتى أن المقيم السياسي في البحرين الذي كان ضد فكرة استقلالها فإنه والوكيل السياسي في البحرين والضابط السياسي في الشارقة اتفقوا على ضرورة عقد اتفاقية مع الفجيرة .

وفي شهر مارس ١٩٥١ قام رويرت هاي المقيم السياسي في البحرين بجولة في الإمارات زار خلالها كل من كلباء والفجيرة ، وعندما عاد إلى مقره كتب إلى حكومته قائلاً :

«لقد توصلت إلى نتيجة هي أنه من الأفضل أن ندخل في علاقات تعاهدية مع الفجيرة وبذلك نتمكن من أن نحكم رباطنا على هذا الجزء الذي كان سائباً» .(٧٩)

كما أنه في شهر يونيو من عام ١٩٥١ ، أبدت وزارة الخارجية البريطانية رغبتها بذلك ، بشرط التأكد من أن شيخ الفجيرة يسيطر سيطرة تامة على أرجاء مشيخته ، وأنه إذ كان الاعتراف هذا سيؤدي إلى منفعة شركة النفط ، فعليها الدخول مع الشيخ باتفاقية نفط مشابهة للاتفاقيات التي عقدتها مع بقية الحكام «(٨٠)مؤكدة على أن أي تردد من جانب بريطانيا في الاعتراف باستقلال الفجيرة قد يفتح المجال للسعودية أن تمد نفوذها إلى هناك .(٨١)

وأخيراً وفي يوم ٢١ مارس ١٩٥٢ تم إعلان استقلال الفجيرة بشكل رسمي لتصبح الإمارة السابعة في الإمارات المتصالحة . ووافق الشيخ على

الالتزام بكافة المعاهدات والاتفاقيات التي وقّعها بقية الحكام مع بريطانيا ومنها اتفاقية عام ١٩٢٢ بعدم إعطاء امتياز نفطي لأية شركة إلا بموافقة الحكومة البريطانية . ولما تم كل ذلك ، عَلّق أحد المسؤولين البريطانيين على النتيجة قائلاً :

«إننا باعترفنا باستقلال الفجيرة لا نتبع عملاً تقليدياً قمنا بمثله سابقاً (يقصد عندما اعترفت بريطانيا باستقلال كلبا) ، ولكننا نزيل الغموض عن وضعٍ كان الحاكم فيه مستقلاً منذ خمسين عاماً» .(٨٢)

وفي الشهر نفسه من ذلك العام ، دعت الحكومة البريطانية إلى عقد اجتماع لكافة الحكام في مقر الوكالة البريطانية في الشارقة ، حضره الحكام أو من ينوب عنهم ، فكانت مناسبة أعلنت فيها الحكومة اعترافها باستقلال الفجيرة أمام الجميع .(٨٣) كما رفضت الطلب الجديد الذي تقدمت به كلبا بتأكيد استقلالها بحجة أن وضع الحاكم ووضع النظام كله غير مستقر هناك وأصرت على أن تعود كلباء إلى الشارقة .

وهكذا تبلورت صورة التقلبات السياسية البريطانية باعترافها باستقلال كلباء ثم سحب هذا الاعتراف ، وعدم اعترافها باستقلال الفجيرة ثم اعترافها التام بها . هذه الصورة التي توضح تأثير النفط على السياسة في المنطقة خلال الاربعينيات ، فبريطانيا التي لم يكن يهمها استقلال الفجيرة وكانت تعتبر مطالبة شيوخها باستقلالها ستاراً يحمون به أنفسهم من مطالبة الحكام الآخرين بضم الفجيرة إليهم ، أو أنهم كانوا يريدون أن يبرزوا

لمجرد الاسم والشهرة ، لذلك لم تهتم بطلباتهم .

لكن ما إن أبدت شركة النفط رغبتها في الحصول على امتيازٍ هناك ، وما إن تم التوقيع عليه ، حتى اعترفت بريطانيا باستقلال الفجيرة ، ليس حباً وحماية لها ، ولكن طمعاً ورغبة في الحصول على كل نفطها .

* * *

لم تكن قضية منح الاستقلال للفجيرة وحجبه عن كلباء آخر تدخلات الإنجليز في المنطقة ، فما إن انتهت الحرب العالمية الثانية وباشرت جماعات التنقيب عن النفط أعمالها بجدٍ ونشاط حتى أصبح الأمن والسلام داخل الإمارات أمراً حيوياً جداً لبريطانيا . فأخذت وزارة الخارجية على عاتقها مهمة إيجاد حلٍ شاملٍ لقضايا الحدود بين الإمارات ، وكذلك بينها وبين جيرانها من الدول . فاختارت في عام ١٩٥٤ أحد موظفي الوزارة وهو (المستر جوليان ولكر) (Julian Walker) واوفدته إلى المنطقة كي يقوم بتخطيط الحدود ورسمها وتثبيتها واستمر العمل إلى حوالي عام ١٩٦٠ ، حيث كانت بريطانيا لا تخطط الحدود فحسب ولكن تقوم بالتحكيم أيضاً على المناطق المتنازع عليها وتحلها إما صلحاً أو جبراً . كما قامت بترتيب أوضاع الحدود المتنازع عليها مع الدول المجاورة مثل السعودية ومشكلة البريمي ، وقطر ومشكلة خور العديد ، وعُمان ومشكلة رؤوس الجبال ، إذ تمت تسويتها وفي أواخر أيام الوجود البريطاني وتولي صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان الأمور في إمارة أبوظبي وبروز ملامح

وبشائر المستقبل السعيد والوحدة بين الإمارات ، وقد بدت وكأنها القدر الذي لا مفر منه . فقد تم رسم خريطة مضبوطة إلى حدٍ كبير عام ١٩٦٩ فكانت البداية لتسوية تلك المشكلة العويصة بشكل نهائي .

وأخيراً ، ومهما حصلت من أحداثٍ وقضايا ، ومهما كانت التبريرات البريطانية لها ، فإن مصالحها ومطامعها تلعبان دوماً دوراً مهماً في تحوير وتبديل مساراتها السياسية للتوصل إلى تحقيق ما تصبو إليه وما ترغب فيه . وإن مبادئها السياسية التي تزعم أنها لا تتغير ولا تتبدل ومنها مقولتها بأنها بتواجدها في أرض الإمارات لا مصلحة لها إلا حفظ الأمن في البحار وأنها لا تتدخل بالشؤون الداخلية فيها ، لكن الواقع الذي لمسناه من خلال قضيتي التسهيلات الجوية والنفط ، أثبت أنها تنسى كل مزاعمها وتتورط إلى أنفها وبشكل سافر في كل الأمور الداخلية .



هوامش الفصل السادس

(1) I. O. L&R. L/P&S/1/1273, memorandum by the Foreign Office, to the cabinet, june 10, 1933, E 2893/30/91 .

(٢) في عام ١٩٣٧ وقعت دبي والشارقة على امتياز للنفط مع شركة تطوير بترول الساحل المتصالح. وفي عام ١٩٣٩ وقعت أبوظبي وعجمان . أما كلبا وأم القيوين ورأس الخيمة والفجيرة فقد وقعوا في أعوام ١٩٣٨ ، ١٩٤٥ و١٩٤٩ ، وكان أمد كل امتياز ٧٥ عاماً ، وعلى الرغم من هذه المعاهدة فإن حكام الإمارات فضلوا العروض الأمريكية ويعود السبب في ممانعة حكام الإمارات منح امتياز نفط للشركات البريطانية وخاصة في أبوظبي. هو اعتقادهم بأنهم قد يحصلون على عروض أحسن من شركة ستاندرد أويل أوف كالفورنيا .

(3) PRO, F. O., 371/23182, India Office, to F. O., 15 April 1939, P.Z. 1608/79 .

(4) Historical Summary, p. 138 .

(5) K. G. Fenelon , The United Arab Emirates, An Economic and Social Survey (London, 1976), p. 20 .

(6) Rupert Hay, "The Persian Gulf States and their boundary problems", The Geographical Journal, CXX, Jan-Dec. 1954, p. 433.

(7) I.O. L&R, R/15/1/695, a report by the PR, Bushire, to the India Office, 9 Jan, 1939, D.O. No. 30-S .

(8) I.O. L&R, L/P&S/12/3837, PA Bahrain, to PR, Bushire, 10 Oct. 1937 .

(9) I.O. L&R. L/R&S/12/3836, minute paper, Political Dept., 14 Oct. 1936, p.z. 7262/36 .

(10) Ibid., the PA, Bahrain, to Major Frank Holmes, PCL, 22 July 1936, No. C/352/10/12 .

(11) Ibid., minute paper, Political Dept., 14 Oct. 1936, P.Z. 7262/36 .

(١٢) في شهر يوليو من عام ١٩٢٨ وقّع المساهمون في شركة نفط العراق ، وهم بريطانيا ، فرنسا ، هولندا ، وعدد من الشركات الأمريكية على اتفاقية عرفت باسم (الخط الأحمر) تنص علي عدم قيام أحدهم منفرداً بالتنقيب في أراضي الدولة العثمانية لكي لا يكون هناك تنافس بينهم في الشرق الأوسط ، بل يمكن أن يقوموا بذلك مجتمعين .

(13) I. O. L&R, L/R&S/12/3836, Extract from Bahrain Intelligence report, No. 15, 15 Sept, 1936 .

(14) Ibid .

(15) Ibid., PR, Bushire, to the S of S for India, London, 23 Sept. 1936, No. 715-S of 1936, P.Z. 7112.

أنظر الخارطة رقم (٩) .

(16) I. O. L&R, R/15/4/3, the RA, Sharjah, to the PA, Bahrain, 15 August 1936, No 5262/1936 .

(17) I. O. L&R, L/P&S/12/3836, minute paper, Political Dept., 14 Oct. 1936, P.Z. 7265/36 .

(18) See Lorimer, Gazetteer, vol 2, Geographical, p. 405 .

(19) I. O. L&R, R/15/4/3, the RA, Sharjah, to PA, Bahrain, 9 Dec. 1936, No. 840-19/1 .

(20) Ibid., the RA, Sharjah, to PA, Bahrain, 6 Nov. 1937, O.C/979-19/1

أنظر الخارطة رقم (٩) .

(21) I. O. L&R, L/P&S/12/3837, Note on the Conditions of the hinterland, south and south-east of the Coast, P.Z. 3842 ;

أنظر الخارطة رقم (١١) .

(22) Ibid .

(23) Ibid., the PR, Bushire, to PA, Bahrain, 25 July 1937, P.Z. 5407 D.O. No. C/158 .

(24) Ibid .

(25) Ibid .

(26) Ibid .

(27) Ibid., report by thd India Office, 25 Sept. 1937, P.Z. 6341/37 .

(28) Ibid., PCL, to the India Office, 1 Sept. 1937, P.Z. 5803 .

(29) Ibid., the RA, Sharjah, to PA, Bahrain, 4 August 1937, No. 715-19/1 .

(30) Ibid., internal letter from Clauson, India Office, to A. Symon, India Office, 27 Sept. 1937, P. Z 6341/37 .

(31) Ibid., PR, Camp, Karachi, to the India Office, 3 Sept. 1938, P.Z. 6291, No. C/600

(32) Ibid .

(33) Ibid., report by the Assistant Political Agent, Bahrain, to PA, Bahrain, 21 Dec. 1938 .

(34) Ibid .

(35) Ibid., PR, Bushire, to the India Office, 9 Jan. 1939. D.O. No. 30-S, P.Z. 470/39 .

(٣٦) كان الانجليز مدركين أن قيام الشركات النفطية بعمليات قرب الحدود يثير مشاكل مع السعودية ، لأن الملك عبدالعزيز كان قد منح شركة النفط العربية – الأمريكية امتيازاً للحفر في المناطق المتاخمة لحدود إمارة أبوظبي ، فكان عليهم أن يسرعوا بالعمل قبل أن يمد الأمريكان أيديهم هناك .

(37) I. O. L&R, L/P&S/12/3710, the PR, Fowle, to the SNO, 3 Nov. 1933, D.O. 1796, S of 1933 .

(38) See Lorimer, Gazetteer, vol. 1. Historical, Part 1 , p. 762 .

(39) I. O. L&R, R/15/1/294, the PA, Bahrain, to the PR, Bushire, 5 July 1937, No. C/ 523-10/12 .

(40) I. O. L&R, L/P&S/10/1205, the PR, Barrett, to the Government of India, 4 Nov., 1929, No 587-S of 1929 .

(41) I. O. L&R, R/15/1/294, the PA, Bahrain, to the PR, Bushire, 5 July 1937, No. C/ 523-10/12 .

(42) Ibid .

(43) Ibid., a note attached to letter No. C/523-10/12, dated 5 July 1937, from PA, Bahrain, to the Government of India .

(44) Ibid .

(45) Ibid .

(٤٦) راجع مواد الفصل السابع .

(47) I. O. L&R, R/15/2/942, British Residency Bahrain, to PA, Bahrain, 23 Nov., 1951, 101/2/47 .

(٤٨) راجع مواد الفصل السابع .

(49) I. O. L&R, R/15/1/695, BA, Bahrain, to PR, Bushire, 14 May 1944, D.O. No. C/767 .

(50) R/15/1/292, PA, Bahrain, to PR, Bahrain, 10 Sept. 1946, No. C/1024 .

(51) Ibid .

(52) Ibid., the Government of India, to PR, Bahrain, 12 Nov. 1946, No. 986-S .

(53) Ibid., PA, Bahrain, to PR, Bahrain, 17 Jan. 1947, D.O. No. C/92 .

(54) PRO, F.O. 371/6/61454, the Manager of PDTC, Ltd. to PA, Bahrain, No. TSA, 2/4885, 30 April 1947 .

(55) I. O. L&R, R/15/2/624, the PR, Bahrain, to PA, Bahrain, 21 July 1947, D.O. No. 1369-S .

(56) Ibid .

(57) PRO, F.O. 371/74974, PA, Bahrain, to PR, Bahrain, 8 June 1949, S.O. No. C/R-242 .

(58) Ibid .

(59) I. O. L&R, L/P&S, 12/3838, the PR, Bahrain, to the India Office 29 July 1947, Ex. 1677, 1947, No. 1400-S .

(٦٠) لقد اعترفت بريطانيا باستقلال كلباء لوجود مصلحة لها في المطار هناك ، غير أن الفجيرة لم تقدم عرضاً كهذا للإنجليز .

(61) Lorimer, Gazetteer, vol. 1, Historical, part 1, p. 793-4 .

(62) See Thomas , Alarms and Excursions, PP. 197-198 .

(63) I. O. L&R, R/15/2/623, Office of the PA, Bahrain, Camp Karachi, to PR, Camp, Bahrain, 6 Sept. 1941, No. K/47 .

(64) Ibid., British Agency, Sharjah, to PA, Bahrain, 10 April 1941, No. C/323-3/5 (1) .

(65) Ibid., the PR, Bushire, to PA, Bahrain, 28 Oct. 1941, No. 1160-14/250 .

(66) Ibid., the RA, Sharjah, to the PA, Bahrain, 10 April 1941, No. C/323-3/5 (1) .

(67) Ibid., PA, Bahrain, to PR, Camp, Bahrain, 22 March 1942, No. C/349 .

(68) Ibid., Shaikh of Fujairah, to the Manager of PDTC, 19th Rabi al-Thani 1366, (12 March 1947).

(69) Ibid., PA, Bahrain, to PR, Bushire, 4 April 1946, No. C/359.

(٧٠) لقد أسرعت بريطانيا بالاعتراف باستقلال الفجيرة لتخوفها من وصول الأمريكان أولاً ولادعاء عُمان بملكيتها ثانياً ولكن العرض الأمريكي وإن كان قد وصل متأخراً أي في عام ١٩٥٠ ، إلا أن خشية بريطانيا من وصول الأمريكان بقي الوازع الأول لاعترافها .

(71) I. O. L&R, R/15/2/623, the British Agency, Sharjah, to PA, Bahrain, 31 March 1947.

(72) Ibid., PA, Bahrain, to the Political Officer, Trucial Coast, Sharjah, 28 April 1947, D.O. No. C/498.

(73) PRO, F.O. 371/91280, a note by the Foreign Office, "Future Policy Towards Fujairah", dated 21 May 1951.

(74) I. O. L&R, R/15/2/943, British Agency, Sharjah, to PA, Bahrain, 7 Feb. 1951, 0210/2/51.

(75) Ibid.

(76) Ibid., British Agency, Sharjah, to PA, Bahrain, 13 May 1948, D.O. No. 474. 0210.

(77) I. O. L&R, R/15/2/943, F.O., to Political Resident, 11 June, 1951, EA 1056/3, See Also PRO, F.O. 371/91262, British Residency Bahrain, to PA, Bahrain, 12 Oct. 1951, 4/1951.

(78) PRO, F.O., 371/91262, British Residency, Bahrain, Camp. Muscat, to PA, Bahrain, 12 Oct., 1951, 4/1951; AIOC was at that time exploring the Neutral Zone of Kuwait and Saudi Arabia.

(79) I. O. L&R, R/15/2/943, Political Residency, Bahrain, to F.O. London, 12 March, 1951, 1049/2.

(80) Ibid., F.O., to Political Resident, 11June, 1951, EA 1056/3.

(81) See PRO, F.O. 371/91262, F.O., to PR, Bahrain, 2 April 1951, No. 47 (E.A. 1017/3).

(82) PRO, F.O., 371/91280, draft letter by the PR, 16 May 1951, E.A. 1056/3.

(83) PRO, F.O. 371/98324, Monthly Summaries of Events in the Persian Gulf, by R. Hay, the Political Resident, April 1952, E A 1013/5, No. 10110/5/52.

(68) Ibid., Shaikh of Bahrain to the Manager of P.C.L., 16th Rabi al-Thani 1366, ([illegible] March 1947).

(69) Ibid., P.A. Bahrain, to P.R. Bushire, 4 April 1946, No. C/259.

(70) [illegible]

(71) I. O. L&R, R/15/2/[illegible], the British Agency, Sharjah, to P.A. Bahrain, 31 March 1947.

(72) Ibid., P.A. Bahrain, to the Political Officer, Trucial Coast, Sharjah, [illegible] April 1947, D.O. No. C/[illegible].

(73) PRO, F.O. 371/[illegible], a note by the Foreign Office, "Persian Gulf: Political [illegible] Issues" dated [illegible] May 1951.

(74) I.O. L&R, R/15/2/[illegible], British Agency, Sharjah, [illegible]

(75) Ibid.

(76) Ibid., British Agency, Sharjah to P.A. Bahrain, 12 May 1948, D.O. No. [illegible] 1210.

(77) I. O. L&R, R/15/2/[illegible], P.O., to Political Resident, 17 June 1951, EA [illegible]; See Also PRO, F.O. 371/[illegible], British Residency Bahrain, to P.A. Bahrain, 13 Oct. 1951, [illegible]

(78) PRO, F.O. 371/[illegible], British Residency, Bahrain, [illegible], to [illegible] 1951, AIOC was at that time exploring the Neutral Zone of Kuwait and Saudi Arabia.

(79) I.O. L&R, R/15/2/[illegible], Political Residency, Bahrain, to F.O. London, 12 March 1951, [illegible]

(80) Ibid., F.O. to Political Resident, 11 June 1951, EA [illegible]

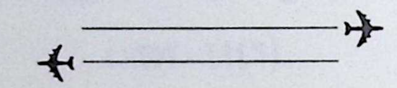
(81) See PRO, F.O. 371/[illegible], F.O. to P.R. Bahrain, 2 April 1951, No. 42 (EA [illegible]).

(82) PRO, F.O. 371/[illegible], draft letter by the PR, 16 May 1951, E.A. 1056/3

(83) PRO, F.O. 371/[illegible], Monthly Summaries of Events in the Persian Gulf, by R. Hay, the Political Resident, April 1952, EA 1011/5, No. 10110/152.

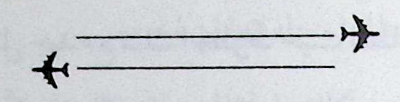
الفصل السابع

7



من عصر الجو إلى عصر النفط.. نهاية الخط الجوي

(١٩٤٦ - ١٩٥٢)



من عصر الجو إلى عصر النفط.. نهاية الخط الجوي

(١٩٤٦ - ١٩٥٢)

كانت الخطوط الجوية الإمبراطورية ومنذ تأسيسها تحلم بمد خطها الجوي ليصل بريطانيا بالهند فالشرق الأقصى إلى أن يصل إلى أستراليا . وفي عام ١٩٢٩ تمكنت من تحقيق هذا الحلم فكان الخط الذي يصل بريطانيا بالهند أطول خط في العالم ، وكانت شبكة الخطوط الجوية تمتد أيضاً من (كيب تاون) في جنوب أفريقيا إلى القاهرة ثم إلى الهند فسنغافورة إلى أن تصل إلى دارون في استراليا . وفي عام ١٩٣٥ أوكلت خدمات الطيران في استراليا إلى شركة اسمها (كانتاس) ، وهي شركة تم تأسيسها عام ١٩٣٤ بمشاركة بريطانية .(١) وهكذا لم يبق مكان خارج هذه الشبكة إلا كندا التي لم تصلها الطائرات البريطانية .

أما مناطق الخليج العربي بصورة عامة ومنطقة الإمارات بصورة خاصة ،

فكانت مرتبطة بشكل جيد مع تلك الخطوط حيث المطارات الممتدة بالقرب من سواحلها ولم يكن هناك منافس للإنجليز إلا محاولة شركة (K.L.M) الهولنديه الوصول إلى الهند ، وهي شركة شبه حكومية لكنها لم تستطع أن تجد لها مكاناً مع الشركة الإنجليزية (٢) ، إلى أن حل عام ١٩٣٨ وعندها تم الاتفاق بين الطرفين على أن تقوم الشركتان بثماني رحلات جوية من أوربا إلى استراليا . وسارت الأمور على هذا المنوال ، إلى أن قامت الحرب العالمية الثانية فأثرت على الخط الجوي ، فكان لذلك التأثير أثناء الحرب وتأثير اكتشاف النفط ما بعد الحرب ، فعله في السياسة البريطانية وتقلباتها في منطقة الإمارات ، بل إنها كانت النهاية التامه لما كانت بريطانيا تسميه بسياسة (عدم التدخل) . فكما بينا سابقاً كيف أن تأسيس الخط الجوي مَثَّـل مرحلة جديدة في التوجُّه السياسي البريطاني ، فإن مرحلة أخرى منه ظهرت إلى الوجود إبَّان الحرب العالمية الثانية ١٩٣٩ - ١٩٤٥ وما بعدها .

فأثناء الحرب ، لعب الخط الجوي دوراً هاماً في نجاح الاستراتيجية الحربية التي تمثلت في التفوق الجوي البريطاني ، فكانت الطائرات الحربية المقاتلات منها والمستعملات لأغراض النقل وغيرها قد أدت واجبها في الدفاع عن أرجاء الإمبراطورية الشاسعة ، فربطتها بعضها بالبعض الآخر بقواعد جوية ومطارات أرضية ومائية ، بينما راحت تقوم بالإمدادت بالعُدّة والعُدَد وتحطيم جهاز العدو العسكري ومدنه فحققت بذلك الجزء

الأكبر من انتصار بريطانيا وحلفائها في الحرب .

إلا أن الأمر تغير بعد أن انتهت الحرب إذ فقد الخط أهميته العسكرية ، ليس بسبب انتهاء العمليات العسكرية فحسب ولكن بسبب تغير السياسة البريطانية بصورة عامة تجاه مستعمراتها خاصة بعد استقلال الهند وانسلاخها عن جسم الإمبراطورية البريطانية ، وبذلك لم يعد هذا الخط يمثل حلقة الوصل التي تربط أجزاء الامبراطورية الواسعة شرقاً وغرباً ، ففقد هيبتهُ وأهميتهُ التي كانت رمزاً للنصر ولدولة بريطانيا العظمى ومستعمراتها عند الجيل الاستعماري القديم .

كما أن التطور التقني الذي شمل عالم الطيران بعد الحرب ، والاختراعات الجديدة أدت إلى صناعة طائرات متطورة يمكنها قطع رحلاتٍ جويةٍ طويلةٍ بدون الحاجة إلى الهبوط للتزود بالوقود ، كما أن الطائرتَ المائيةَ العسكريةِ والمدنية ثم إلغاؤها نهائياً من الاستعمال . لذلك لم يعد للمطارات والقواعد الجوية التي أقامتها بريطانيا في الإمارات أهمية .

لكن أهمية النفط الذي ظهر بشكل تجاري في الكويت والسعودية وظهرت بشائره في الإمارات أيضاً صار يمثل المصلحة الجديدة لبريطانيا في مناوراتها السياسية في الإمارات كما بينا ذلك في الفصل السابق .

* * *

لم يكن لوجود مطاراتٍ وقواعدَ جويةٍ وطائراتٍ تَحطُ وتطيرُ في

الإمارات تأثير فوريٌ على الأوضاع الاقتصادية والتطورات الاجتماعية فيها ، إذ مر عقد من الزمان على وجودها هناك والحكام وطبقة التجار وأبناء الشعب ينظرون إليها بحذرٍ باعتبارها اختراعاً جديداً لا يمكن الاطمئنان إليه ، لذلك فإنهم لم يدركوا منافعها وفوائدها إلا بعد عشر سنوات من قيامها ، وذلك عندما اكتشف التجار بأن نقل بضائعهم من بومباي إلى الإمارات يستغرق أياماً بالطائرات بينما يستغرق أسابيع إذا تم نقلها بالسفن الشراعيه بحراً ، وبرزت الأهمية بشكل أكثر بعد الحرب العالمية الثانية حينما انتعشت التجارة وحركة النقل وما إليها . فانتبه الحكام إلى أن العالم مُقبلٌ على ثورة في عالم النقل الجوي ، وراحوا يفكرون بربط إماراتهم بشبكة الخطوط الجوية العالمية المتطورة ويذلك يفتحون بلدانهم أمام العالم الخارجي .

كما أن وجود تلك التسهيلات الجوية البريطانية ، غَيَّرت من نمط السياسة البريطانية فحولتها من سياسة عدم التدخل بالشؤون الداخلية للإمارات إلى سياسة تدخل فعلي فيها كما بينا ذلك في الأمثلة السابقة . لكن الغريب بالأمر أنه وعلى الرغم من وضوح ذلك التدخل بشكلٍ سافر في قضايا عديدة ، فإن بعض صُنَّاع السياسة البريطانية في الخليج وإلى نهاية الثلاثينيات من القرن ، كانوا ينكرون ذلك ولا يعترفون به .

فعلى سبيل المثال فإن (فاول) المقيم السياسي ، كتب في عام ١٩٣٩ قائـــلاً :

«إن سياستنا في الخليج ثابته لا تتغير ، وهي تعتمد على عدم التدخل ، إذ على الرغم من أن انفتاح الطريق في الجانب العربي خلال السنوات العشر الماضية أعطانا حجة جيدة لكي نعتمد سياسة جديدة إن شئنا ذلك كما أن وجود الخط الجوي المار عبر السواحل العربية قد زاد من اهتماماتنا هناك ، غير أننا كنا نتعامل بحذرٍ في ذلك الأمر لكي لا نأخُذه ذريعة للتدخل في الشؤون الداخلية للمشيخات أقصد منطقة الساحل المتصالح» (٣)

وفي رده على تعليق (فاول) اعترض (وايتمان) الوكيل السياسي في البحرين والذي كان قد أدى عدة مهامٍ سياسية في الإمارات قائلاً :

«إنني وعلى الرغم من تأثري بالموقف مثلك ، غير أنني أجرؤ على القول بأنني أخالفك بعض الشيء في تفكيري في رسم الصورة التي تمكنا فيها من الوصول إلى نتائج في (الساحل المتصالح) خلال القرن المنصرم بطريق المساومات والمحادثات والمفاوضات ، وإنني في الوقت الذي لا أريد أن أقلل من شأن تلك الأمور ومن الصبر والمهارة التي أبديناها في تلك المفاوضات . لكننا يجب أن نكون عادلين في أحكامنا وأن نتذكر كما يتذكر معنا أهل الساحل أنفسهم ، كم من مَرّةٍ استخدمنا فيها سياسة القوة ، وكم من مرّةٍ أنهينا اتفاقاً أو تعهداً معهم بظهور سفننا الحربية أمام سواحلهم لتهديدهم شفهياً أو التدخل فعلياً . فإذا استعرضنا الأحداث التي جرت خلال ذلك القرن لوجدنا أن أصوات نيران مدافع سفننا لا زال صداها يدوي في منطقة الساحل المتصالح وساحل الباطنة» (٤).

ويبدو جلياً من تناقض أقوال هذين المسؤولين البريطانيين ، أن بعض السياسيين صار ينظر إلى الطريقة التي أمَّنت فيها بريطانيا مصالحها في المنطقة بنظرةٍ غير النظرة الاستعمارية القديمة . لكن بريطانيا سوف لن تُقِرَّ بالتخلي عن سياسة عدم التدخل في الشؤون الداخلية للإمارات وبشكلٍ رسمي إلا بعد أكثر من عقد من المناقشة أعلاه . فعندما اندلعت الحرب العالمية الثانية ، كان البريطانيون يملكون عدداً كافياً من مهابط الطائرات والمطارات للاستعمالات العسكرية والمدنية . ففي إمارة أبوظبي كان هناك مدرج في جزيرة صير بني ياس تستعمله الطائرات الحربية في حالة الهبوط الاضطراري ، وهناك مدرج آخر وخزان وقود في جزيرة أبوظبي . وفي دبي كانت هناك قاعدة للخطوط الجوية الامبراطورية فيها مدرجٌ أرضي وخزان وقودٍ كما كان الخور يشكل مدرجاً مائياً ممتازاً ، أما في الشارقة فقد كان هناك مطار منتظم ، وفي كلباء كان يوجد مدرج وخزان وقود ، وفي رأس الخيمة مدرج للهبوط الاضطراري للطائرات الحربية(٥)

وهكذا انتشرت في أراضي الإمارات ومياهها سلسلة من المطارات والمدارج ومحطات التزود بالوقود وكلها تخدم أغراض الطيران المدني والعسكري . وفي خلال سنوات الحرب ، ولغرض إظهار حسن النيه ، فقد وافق حاكما الشارقه ودبي على منح تسهيلات للطائرات الحربية بدون مقابل ، بحيث يمكن القول إن الإمارات لعبت في عام ١٩٤٠ دوراً مهماً في العمليات العسكرية البريطانية ، خاصة مطار الشارقه الذي كان نقطة وصلٍ في الطريق الجوي المتوجه إلى الهند واستراليا .

ونظراً لظروف الحرب في أيامها الأولى فإن الطيران المدني كان قليلاً جداً ، إذ انصبت كل الجهود على الطيران الحربي ، كما أن دخول إيطاليا الحرب إلى جانب ألمانيا ضد الحلفاء في عام ١٩٤٠ ، شَلَّ حركة طيران الشرق الأقصى إذ أغلقت إيطاليا أجواء البحر الأبيض المتوسط ، وبذلك فقد وقف العمل بهذا الخط الذي كان يمر فوق الأجواء الأوروبية فالبحر المتوسط ثم إلى الخليج فالهند .

لذلك فقد تم انشاء خط جديد أُطلق عليه اسم (حدوة الحصان) ، يربط ١٦ دولة ويخرج من مدينة (داربين Durban) في جنوب أفريقيا إلى مدينة (سيدني) في استراليا على شكل نصف قوس وعبر مطارات يتم فيها تبديل الطائرات في الخرطوم والقاهرة والبحرين ودبي وكراتشي وبانكوك وسنغافورة ثم أستراليا ، وكانت الرحلة تستغرق ثلاثين يوماً وتقوم بها الطائرات العادية والطائرات المائية أيضاً .

وفي عام ١٩٤١ وعندما اشتد سعير الحرب ، سمح الإنجليز لطائرات النقل التابعة للخطوط الجوية الهولندية أن تستخدم مطار الشارقة ، حيث بقيت تلك الشركة تستعمله لغاية عام ١٩٤٧ ، كما سمحوا لطائرات الخطوط الجوية الفرنسية فيما بعد بالطيران فوق أجواء الإمارات .(٦)

واستمرت حالة الطيران المدني علي تلك الشاكلة ، ولم يجر عليها تطوير أو تحسين خلال سنوات الحرب إذ كان اهتمام بريطانيا منصباً على تطوير المقدرة القتالية لطائراتها الحربية ، ومن ذلك اهتمامها بتطوير شبكتها الجوية

لتلائم الأغراض العسكرية ، أو كما قيل يومها (إجراء عملية جراحية رئيسية لشبكة الخطوط) (٧)

كما انصب الاهتمام أكثر على استخراج المزيد من البترول وإجراء تحسينات على تصفيته ليلائم أغراض الطيران الحربي ، لذلك فقد شددت بريطانيا قبضتها علي العراق وإيران حيث توجد حقول البترول الواسعة هناك . وعندما حل عام ١٩٤٣ وبدا الانهيار على دول المحور ، كما بدت في الأفق علامات انتصار الحلفاء ونهاية الحرب ، صارت بريطانيا تضع خطة لما بعد الحرب ، ومنها أنها قامت بتجديد عقود الطيران مع حكام الإمارات . ففي عام ١٩٤٤ كان للخطوط الجوية الإمبراطورية التي صار اسمها (الخطوط الجوية البريطانية عبر البحار) أو (B.O.A.C) أحد عشر رحلة أسبوعياً ، ثمانية منها تقوم بها الطائرات المائية التي تحط في خور دبي وثلاث طائرات عادية تستعمل مطار الشارقه . (٨)

كما شهدت صناعة الطائرات تغيرات مهمه فالخطوط الجوية البريطانية أوقفت صناعة الطائرات المائية بعد أن أثبتت عدم صلاحيتها لمواكبة التطور الحديث ، ودخلت أمريكا بثقلها في عالم صناعة الطيران ، إذ أنتجت طائرات جبارة زاحمت فيها الصناعة البريطانية بحيث جعلت من استراليا ونيوزيلاندا وهما من دول الكومنولث تنظران بإعجاب للطائرات الأمريكية مما حفَّز بريطانيا على الإسراع بتطوير صناعة طائراتهـــا . (٩)

وهكذا فما إن حطت الحرب أوزارها وساد السلام في العالم ، حتى

بدأت صناعة الطائرات المدنية واستخدامها للسفر والنقل تنتشر بسرعة فائقة ، يقابلها هبوط ملحوظ في صناعة الطائرات المقاتلة ، حتى وصفت تلك الفترة بأنها (سنوات هادئة) بالنسبة للصناعات العسكرية .(١٠) وبديهي أن ينعكس ذلك على فعاليات القوة الجوية الملكية البريطانية ككل ، إذ راحت تعيد تنظيم نفسها ، بتخفيض أعدادها وواجباتها لمواءمة السلام الذي ساد العالم (١١) ، فألغت عدداً من القواعد الجوية المنتشرة في دول أخرى تخفيضاً للنفقات الإدارية والفنية والمالية ، وهو أمر طبيعي إذ لم يعدْ للكثير منها فائدة ، لكنها أبقت على بعض قواعدها الموجودة في العراق ومنطقة الخليج لأهميتها كمطارات احتياطية في الطريق الجوي إلى الشرق الأقصى ، وفي عام ١٩٤٦ لم تكن هناك إلا أربع قواعد عسكرية هي : قاعدتا الحبانية والشعيبة في العراق وقاعدتا البحرين والشارقة في الخليج .

وفي الشارقة تم نقل مركز السيطرة الموجود في القاعدة إلى المدينة نفسها ، أما بقية المطارات والمدارج ومحطات الوقود الموجودة في الإمارات فقد بقيت مكانها بدون استعمال .

وعندما ساد الهدوء عالم الطيران الحربي انسجاماً مع السلام ، فإن حركة دؤوبة نشيطة شملت عالم الطيران المدني سواء من ناحية التصنيع أو التطوير أو الاستخدام . فقد تم عقدُ مؤتمرين دوليين لغرض تنظيم عمليات الطيران العالمي ، الأول في (شيكاغو) عام ١٩٤٤ ، والثاني في (برمودا)

عام ١٩٤٦ ، حيث كان لمقرراتهما أثرٌ كبيرٌ على تطوير الطيران المدني ، ليواكب حركة النقل الجوي التي أصبحت كثيرة مما حتّم اختراع طائراتٍ أضخم ومجهزة بمحركات أكثر وأقوى بحيث تستطيع التحليق لمسافات طويلة بوقت أقل وبدون الحاجة للتوقف للتزود بالوقود ، مما كان له أثر كبير في ربط العالَم بعضه بالآخر وتنشيط التجارة والسفر .

وفي شهر يناير ١٩٤٦ قررت الخطوط الجوية البريطانية ولغرض تنشيط مطار الشارقة ومعالجة زيادة تكاليف المعيشة ، أن ترفع إيجار المطار إلى الف ربية شهرياً وأن تكون الدفعة المالية الخاصة بالحاكم ٨٠٠ ربية . أما دار الاستراحة فقد بقي إيجارها ٣٠٠ ربية ، رغم أن مساحتها قد تضاعفت في عام ١٩٣٧ .(١٢) وارتفعت أجور هبوط الطائرات المدنية من خمس ربيات إلى عشر ربيات لكل طائرة ، كما تم منح بقية الحكام زيادة في الأجور أيضاً .

لكن التطورات السريعة جداً التي شهدها العالم في صناعة الطائرات من حيث الحجم والسعة والقوة والقابلية على الطيران لمسافات طويلة وبناء مطارات حديثة تستطيع تلبية احتياجات هذا النوع من الطائرات ، جعل من التسهيلات الجوية الموجودة في الإمارات لا نفع لها خاصة عندما قامت شركة الخطوط الجوية البريطانية في نهاية عام ١٩٤٦ بإعلام وزارة الخارجية بإلغاء خط (حدوة الحصان) وقامت أيضاً بالغاء الطائرات المائية من الاستعمال ، فبدا واضحاً أن النتيجة ستؤدي إلى عدم الحاجة لمطاري

الشارقه ودبي (١٣) . والأكثر من هذا أن الهند كانت توشك علي نيل استقلالها ، وبذلك لم تعد هناك حاجة لمواصلات كثيفة بينها وبين بريطانيا خاصة وأن الهند أعلنت أنها ستؤسس خطوطاً جوية خاصة بها . لذلك فقد تساءلت الخطوط الجوية البريطانية أنه إذا لم تكن هناك فائدةٌ لمطاري الشارقه ودبي للقوة الجوية الملكية ، فإنها تقترح الاستغناء عنهما (١٤)

وعندما وصل ذلك الاقتراح إلى مسامع السلطات البريطانية في الخليج لم تأخذ به بل قررت الإبقاء على تلك المطارات ، لأنها كانت تعلم أن المنطقة مقبلة على تطورات جديدة بسبب احتمال ظهور النفط فيها ، وأن إلغاء المطارات يعني انتهاء دور بريطانيا في المنطقة .

وقد اتفق هذا الرأي مع رأي حكومة الهند أيضاً ، التي كانت ترى إنه ما دامت الهند ستؤسس طيراناً خاصاً بها ، فإن طائراتها لا بد وأن تستخدم مطار الشارقه مما يحتم الإبقاء عليه واستعماله لأغراض الطيران المدني . وقد عبَّر عن هذا الرأي أحد المسؤولين الإنجليز بقوله :

«إننا وبسبب التطورات الحاصلة على النفط ، فإننا لا نستطيع أن نعمل بدون مطار الشارقه . كما أن قلعة الشارقة (يقصد دار الاستراحة في المطار) تمثل رمزاً للسلطة البريطانية على الساحل المتصالح» . (١٥)

وهكذا ففي تلك الفترة بدا وكأن الإبقاء على مطار الشارقه وبعض المطارات والتسهيلات الأخرى أمرٌ ضروريٌ لمصلحة بريطانيا ، ولكن وبمرور الزمن تبين أن النفط سوف لن يُستخرج بكمياتٍ تجاريةٍ إلا بعد عام

١٩٥٠ ، كما أن شركات النفط أبدت رغبتها بإنشاء مطارات خاصة بها ، ولم يكن يهمها وجود مطارات في أماكن أخرى ، لذا ضعف احتمال الإبقاء على التسهيلات الجوية في الإمارات ، مما حدا بوزارة الخارجية إلى القرار بأنه إذا لم تعد هناك فائدة منهم للخطوط الجوية البريطانية أو للقوة الجوية الملكية فحينذاك يجب إنهاء عقود المعاهدات الخاصة بالطيران مع الحكام .

واستُثني مطار الشارقة من ذلك القرار ، إذ اتفقت وزارة الخارجية مع مكتب الهند على الإبقاء عليه ، لكي ينفوا الاتهامات القائلة إن انشاء هذا المطار كان للأغراض العسكرية إلا أنهم غلفوه باتفاقية مدنية . لذلك قرروا أنه يجب التوقيع على اتفاقية مدنية مع شركة الخطوط الجوية البريطانية ولو أن استعماله يتم من قبل القوة الجوية ، كما وافقوا على أن تكون إدارة المدرج بيد القوة الجوية .(١٦) وهكذا صار مطار الشارقة قاعدة جوية عسكرية ولكن تحت اتفاقية طيران مدنية . وعليه فقد أعطيت زيادة قدرها ٢٠٠ ربية شهرياً للحاكم عن أجور المطار إكراماً له لمنحه تسهيلات للقوة الجوية الملكية خلال الحرب ، كما زادت المنحه الشخصية له إلى الف ربية .(١٧)

وفي دبي تقرر الإبقاء على الاتفاقية إلى حين انتهاء مدتها في شهر يوليو ١٩٤٨ أما بقية التسهيلات الموجودة في بقية الإمارات فإما ألغيت أو أُبقيت لحين انتهاء مدة عقودها .

وكان من نتائج انتهاء الحرب وعقد اتفاقية شيكاغو الجوية والتوقيع عليها من قبل بريطانيا ، أنه أصبح من الضروري الإيعاز لكل حكام الخليج أن يمنحوا الطائرات الأجنبية الحق في استخدام أجوائهم ومطاراتهم علي نفس الشاكلة التي منحوها لبريطانيا . لذلك فقد طلبوا من حاكم الشارقة ودبي الموافقة على ذلك وتخويل الحكومة البريطانية التوقيع نيابة عنهما فوافق الحاكمان على ذلك القرار . وفي أوائل عام ١٩٤٧ وعلى الرغم من إلغاء استعمال الطائرات المائية ، لكن ارتئي الإبقاء على الأرصفة التي كانت تُربطُ فيها تلك الطائرات لاستعمالها إذا ما ظهرت حاجة إليها مستقبلاً ، لذلك ففي عام ١٩٤٨ تم تمديد العقد مع حاكم دبي لمدة ثلاث سنوات أخرى [١٨] ، غير أنه تم تخفيض الإيجار من ٩٤٠ ربية شهرياً إلى ٦٠٠ ربية ، وبانتهاء مدة العقد عام ١٩٥١ فإنه لم يجر تجديده أو تمديده .

أما في الشارقة فإن وزارة الطيران المدني عبرت عن رغبتها الأكيدة في الإبقاء على المطار هناك ووقعت عقداً جديداً مع الحاكم كما بيناه سابقاً . وقد قامت شركة الخطوط الجوية البريطانية الوكيلة عن وزارة الطيران المدني باستخدام المطار للطائرات الخاصة أوالطائرات المُستأجرة لعمل خاص ، والتي تقوم برحلات جوية ما بين البصرة وكراتشي . بينما قامت القوة الجوية الملكية باستخدام المطار كمحطة هبوط اضطراري . وعندما انتهي عقد إيجار المطار في شهر يوليو عام ١٩٤٨ فإنه لم يجر تجديده أو تمديده فوراً بسبب ظهور عوائق ماليه فنية .

وبالنسبة للعوائق المالية ، فإن وزارة الطيران المدني كانت تريد تمديد العقد لمدة سبع سنوات ، آخذة بنظر الاعتبار المصروفات والنفقات التي سيتم صرفها هناك لكن وزارة الخارجية كانت تريد تمديده لعشر سنــــوات .(١٩) وكانت تعتقد أن هذه النفقات ستكون أقل إذا ما ضمنت بقاء العقد مدة أطول ، أما العوائق الفنية فقد حدثت بسبب تأخر وزارة الطيران في إعداد التقارير الفنية اللازمة . وعلى كل حال ففي شهر سبتمبر تم تجديد العقد لمدة عشر سنوات أخرى .

وقد نصت بنود العقد على أن تقوم شركة الخطوط الجوية البريطانية عبر البحار بإدارة المطار وملحقاته أو تعيين وكلاء عنها لتنفيذ ذلك . كما تقوم وبالنيابة عن الشيخ بالتصريح باستعمال المطار وحق المرور والتوقف فيه لكافة الطائرات البريطانية وغير البريطانية . على أن تتم كافة المعاملات تحت إشراف الضابط السياسي في الإمارات أو الوكيل الوطني . كما حَمَّلت بنود العقد الحاكم مسؤولية حماية المطار والعاملين فيه وركاب الطائرات وذلك بتخصيص الحراس والحراسات اللازمة لذلك ، كما يجب عليه الموافقة على إعطاء الطائرات الحربية الحرية التامة في استخدام المطار وإعطائها أولوية في ذلك على بقية الطائرات وبدون طلب زيادة في الأجور . وقد تجنب الإنجليز ذكر موضوع تحديد طول المدرج ومساحته إذ إنهم كانوا يعتقدون أن هذا سيجعل الأمر سهلاً في حالة توسعة المطار في المستقبل(٢٠) ، أو على حد قول أحد المسؤولين : «إنه من الأفضل ترك الحاكم يعتقد أن الألف ربيه تمثل إيجار استخدام كل أراضيه كمحطة طيران

بدلاً من اعتقاده بأنها إيجار قطعة أرض معينة» .(٢١)

غير أن نتائج ذلك العقد لم تـحسّن من الوضع المالي والاقتصادي في الإمارة ، إذ إن توقف استعمال الطائرات المائية قلل من عدد الطائرات التي تستعمل المطار ، واقتصر الأمر على طائرة واحدة من نوع (لوكهيد) صارت تقلع من مطار حضرموت وتحط في الشارقة وهي في طريقها إلى كراتشي ، ولكن وبعد فترةٍ أغلق هذا الخط (٢٢) ، أما حركة ميناء الشارقة فقد هبطت أيضاً إذ إن السفن التجارية كانت تقوم برحلات غير منتظمة وترسو قليلاً في الشارقة .

كل تلك الأمور تركت آثارها الاقتصادية السيئة على التجار المواطنين والأجانب المقيمين في الشارقة ودبي الذين كانوا يقدمون بعض الخدمات لركاب الطائرات ، كما كانوا يحلمون برواج تجارتهم خاصة اللؤلؤ الذي سيتم نقله جواً وبسرعة إلى أسواق الهند ، فهم وإن صاروا يتنقلون بحراً بالمراكب الحديثه غير انٍ هذه لا يمكن أن تعوض عن الطائرات البريطانية الحديثة .

وأصابهم إحباط أكثر عندما سمعوا بأن الشركة تعتزم أن تستعمل مطار الشارقة كي تحط به الطائرة القادمة من لندن إلى البصرة في طريقها إلى كراتشي ، غير أن هذا الأمر لم يحدث . وكان الأنكى من ذلك عندما طلبت الخطوط الجوية الهندية والخطوط الجوية العراقية أن تهبط طائراتهم مرتين في الأسبوع في المطار ، فكان جواب السلطات البريطانية أن

الخدمات الأرضية فيه غير كافية بسبب تسريح الكثير من العاملين في القوة الجوية في ذلك المطار لذلك فهو غير صالح لهبوط وإقلاع الطائرات .(٢٣)

وهكذا فقد بدا واضحاً أن الخط الجوي المار فوق أجواء الإمارات فقد أهميته للخطوط الجوية البريطانية عبر البحار ، لكن الاتفاقية التي تم عقدها مع دبي لمدة ثلاث سنوات ومع الشارقة لمدة عشر سنوات ظلت سارية المفعول .(٢٤) أما الاتفاقية المعقودة مع (كلباء) وبقية الإمارات فقد أعلنت وزارة الطيران عن عزمها علي عدم تجديدها . وإذا كان عدم تجديد تلك الاتفاقية لم يؤثر على الكيانات السياسية للإمارات ، فإنه وكما بينا في فصلٍ سابق قد لعب دوراً في كيان إمارة (كلباء) الصغيرة ، إذ منحها الاستقلال وأعلنها إمارة لها حدود تعترف بها بريطانيا ، ثم لما لم يعد لمطارها أهمية سحبوا اعترافهم وأعادوها للإمارة الأم الشارقة ، بينما انصب اهتمامهم على إمارة أخرى هي الفجيرة ، وعلى مصدرٍ آخر يجلب الثروة والنفع لمصلحة الإمبراطورية وهو احتكار النفط . وهكذا تتغير الأحوال والأشكال في السياسة البريطانية إذ تتلون كتلون الحرباء في تعاملها السياسي ، ويمكن القول بصورة عامة إن تلك الأحداث لم تشكل مفاجأة لأبناء الإمارات لأنهم كانوا مدركين أن قيام بريطانيا بتأسيس مطارات وتسهيلات جوية في أراضيهم ، هو لمصلحة بريطانيا ومنفعة إمبراطوريتها .

* * *

بقيت نقطة أخيرة وهي عندما وقعت شركة (الخطوط الجوية البريطانية عبر البحار) عقد إدارة المطار مع حاكم الشارقة في عام ١٩٤٨ فإنها تعهدت بادارة عمليات الاتصالات اللاسلكية وخدمات البريد وإدارة دار الاستراحة . وقد أوكلت تلك المهام إلى شركة اسمها (شركة إيرراديو العالمية المحدودة) (I.A.L) وهي شركة تم تأسيسها عام ١٩٤٧ مهمتها إجراء الاتصالات اللاسلكية مع أقطار العالم المختلفة ، وهو الواجب الذي كانت تقوم به قيادة القوة الجوية في الشارقة إلا أنها سحبت نفسها منه ، لذلك تم تأسيس هذه الشركة .(٢٥) فصارت تقوم بالخدمات الرئيسية في المطار . لكنها بقيت بدون عملٍ في مكانٍ آخر في الإمارات لعدم وجود مطاراتٍ فيها ، إذ أن المطارات التي قامت شركة النفط بتأسيسها في إمارتي أبوظبي ودبي كانت صغيرة ، فهي عبارة عن مدرج ملحق به غرفة بها جهاز لاسلكي صغير وخزان وقود ويمكن أن يدير تلك العمليات رجل واحدٌ ، لذلك فإن شركة إيرراديو لم تجد لها عملاً في تلك المطارات . أما خدماتها التي كانت تقدمها للقاعدة الجوية العسكرية في الشارقة ، فقد تحركت قليلاً يوم قامت قوات سعودية باحتلال واحة البريمي الاستراتيجية عام ١٩٥٢ . ونظراً للاتفاقيات السياسية والعسكرية المعقودة بين عُمان وأبوظبي من جهة وبريطانيا من جهة أخرى ، فقد صدرت الأوامر للقوة الجوية البريطانية العاملة في الخليج بمساندة قوة كشافة عُمان (Trucial Oman Levies) بقصف القوات السعودية ، فقامت الشركة بإدارة الاتصالات الجوية اللازمة لاقلاع وهبوط الطائرات المقاتلة ، بينما قدمت قيادة القوة

الجوية الملكية الموجودة في قاعدة (الحبانية) في العراق الإسناد اللازم أيضاً .(٢٦)

* * *

وفي ختام هذا الفصل ، لا بد أن نؤكد علي حقيقة أن قصة إنشاء الخط الجوي في الإمارات من قبل بريطانيا ومنذ بدايتها حتي نهايتها ، لم تؤخذ فيها مصلحة شعب الإمارات بنظر الاعتبار وهي الحقيقة التي أقرها الإنجليز انفسهم ، فتقول أحد تقاريرهم :

«بالنسبة للمواطنين ، وعلى أية حال فإننا لم نحصل إلاّ على سمعة رديئة لنا . فلقد أهملنا كل المصالح ما عدا أن يبقى الخط الجوي مفتوحاً» (٢٧)

كما أن قصة ذلك الخط تؤكد ما ذكرناه مرات عديدة في الفصول السابقة وهو أن سياسة عدم التدخل بالشؤون الداخلية للإمارات التي كانت بريطانيا تدعيها ، ما هي إلاّ حديث خرافة إذ إن سياسة الإنجليز تقوم على المبدأ المعروف عندهم وهو : لا صداقة دائمة ولا عداوة دائمة لكن هناك مصلحة دائمة .



هوامش الفصل السابع

(١) لمعرفة المزيد من التفاصيل حول فعاليات الخطوط الجوية العالمية البريطانية أثناء الحرب العالمية الثانية وبعدها راجع كتاب :

R.E.G. Davies, A History Of The World's Airlines (London) 1967.

(٢) أصدرت بريطانيا قانوناً عام ١٩٣٩ خولت فيه الحكومة إدارة كافة فعاليات شركات الطيران ما عدا الطائرات التي تسلك خط جنوب افريقيا ، وفي عام ١٩٤٥ قامت حكومة العمال بتأميم كل شركات الطيران .

(3) I.O.L&R, L/P&S/12/3909, the PR, Bushire, to the India Office 23 Jan 1939, D.O. No. 105-S, 783/39.

(4) I.O. L&R, L/P&S/12/3747, PA, Bahrain, to PR, Bushire, 6 Feb. Map No. 8.

(٥) أنظر الخارطة رقم (٨) .

(6) PRO, F. O., 371/61422, Bahrain Intelligence Summary for the period 16-30 Oct. 1947 E4467 No. 20 of 1947 Ext. 2596-1947.

(7) R. E. G. Davies, A History of the world's Airlines (London, 1967), p. 225.

(8) Information collected from a document of British Civil Aviation in the 1930s, courtesy of the Dubai Museum.

(9) PRO, Avia 2/2451, Memo by Hudson Fysh, Qantas Empire Airways, 5 May 1943.

(10) David Lee, Flight From the Middle East, (hereafter cited as David Lee) (London, 1980), p.4.

(11) Ibid., p. 35.

(١٢) عندما تم عقد اتفاقية عام ١٩٣٢ مع حاكم الشارقة ، فقد جاء فيها أن بريطانيا تدفع مبلغ ٢٠٠ ربية شهرياً عن إيجار (دار الاستراحة) ، غير أنهم وقبل المباشرة ببنائه قدموا له فاتورة التكاليف ، وقد تم استقطاعها من المبلغ المذكور على أقساط شهرية وبعدها باشروا بتقديم الدفعات المالية له .

(13) I.O.L&R, L/P&S/12/1978, Ministry of Civil Aviatin, to the Foreign Office, 25

June 1946, R. 13848/46 .

(14) Ibid .

(15) I.O. L&R, L/P&S/12/1978, the India Office, to the Ministry of Civil Aviation, 6 July 1946, Ext. 4539/46 .

(16) I.O. L&R, L/P&S/12/1978, the India Office, to the Ministry of Civil Aviation, 6 July 1946, Ext. 4539/46 .

(17) PRO, F.O. 371/70051, T. from Galloway, the PA, Bahrain, to Ministry of Civil Abiation, 16 Sept. 1948, W 5728/3/802 .

(18) I.O. L&R, R/15/4/4, Agreement between Shaikh Rashid bin Said, Acting for Ruler of Dubai, and the British Agency, Sharjah, 7 June 1948, No. 541. 0425 .

(19) PRO, F.O. 371/70051, F.O., to PR, 19 Nov. 1948, No W 5729/3/802 .

(20) Ibid., T. from Galloway, the PA, Bahrain, to the Ministry of Civil Aviation, 16 Sept. 1948, No. W 5728/3/802 .

(21) Ibid .

(22) PRO, F.O., 371/61426, report by the PR, to the India Office, 6 Feb., 1947, No 232-S .

(23) Ibid., PR, Bahrain, to India Office, 5 May 1947, Ex. 1056 D.O. No. 827-S .

(٢٤) نكرت احصائيات وزارة الطيران المدني ، أن إدامة قاعدة الشارقة كلفت مبلغ (٤٥٫٠٠٠ جنيه) سنوياً . وأن المبلغ المدفوع للحاكم (٣٠٠٠ جنيه) وكلفة أجهزة اللاسلكي (٢٢٫٠٠٠ جنيه) وصرفيات أخرى متعلقة بها (٣٠٠٠ جنيه) ، أما كلفة الصيانة العامة فقد كانت (١٧٫٠٠٠ جنيه). وفي دبي حيث لا يوجد إلا رصيف ترسو عليه الطائرات المائية فقد كانت الدفعات للحاكم (٨٥٠ جنيها) .

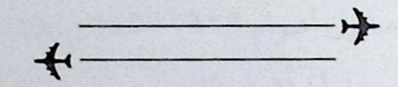
(25) The British Mueum, Official Publications Library (hereafter as B.M,O.P.L), colonial Civil Aviation Conference, report of proceedings, Meeting No. 8, 18 April 1947 .

(26) David Lee, p. 111 .

(27) I.O. L&R, R/15/2/2010, Political Officer, Trucial coast, to the PA, Bahrain, 12 March 1940, D.O. No. 19 .

الفصل الثامن

8



استعراض الأحداث وتأملات في فصل الختام

[illegible]

(14) Ibid.

(15) I.O. L/P&S [illegible]

(16) I.O. L/P&S [illegible]

(17) [illegible]

(18) I.O. [illegible]

(19) [illegible]

(20) [illegible]

(21) Ibid.

(22) [illegible]

[illegible]

(23) [illegible]

[illegible]

(25) The British Museum [illegible] Civil Aviation Conference [illegible] 1947

(26) David Lee, p.334

(27) I.O. L/P&S [illegible] Foreign Office [illegible]

8

استعراض الأحداث وتأملات في فصل الختام

لا شك أن إنشاء وتأسيس وتطوير وتحسين الخط الجوي البريطاني المار عبر الإمارات في الفترة ما بين أعوام ١٩٢٩-١٩٥٢ تطلب جهوداً كثيرة من المسؤولين ، وهذا معناه أن لا بد وأن تصاحب تلك الجهود الكثير من التحولات في المواقف السياسية ، لأن نجاح العملية كلها كان تحدياً لصنّاع السياسة البريطانية ، فليس غريباً إذن أن تكون قد شغلت تفكيرهم وجهودهم لفترة ما بين الحربين العالميتين ، الأولى والثانية .

ففي الثلاثينيات كانت تلك القضية الشغل الشاغل للمسؤولين البريطانيين في منطقة الخليج العربي ، فهي للبعض منهم لعنة ، إذ كان عليهم قضاء مدة طويلة في المنطقة والسفر من مكان إلى آخر واحتمال حر الصيف الشديد ورطوبته الخانقه بينما كانت للبعض الآخر متعة وحلماً في العيش في المناطق التي تشرق عليها الشمس دائماً وتضفي سحراً على عالم الصحراء الذي طالما داعب خيال الأوربيين .

وبالتأكيد فإن إنشاء هذا الخط لم يكن مجرد اكتشاف جديد لسواحل منطقة الإمارات الرملية أو أنه كان فتحاً جديداً في المواصلات العالمية ، لكنه

مثّل رمزاً من رموز التفوق والسيطرة الإمبريالية لبريطانيا العظمى يومذاك ، إذ إن مقارنة كلفة تأسيسه بالفوائد المعنوية التي جنتها بريطانيا منه يبين لنا أن هذا الخط خدم الوجود البريطاني هناك وفي الشرق الأوسط لعدة عقودٍ .

أما بالنسبة لمواطني الإمارات ، فقد احتل هذا الخط بطائراته ومطاراته وقواعده العسكرية المكان الذي كانت تحتله السفن الحربية والتي كانت تتجول أمامهم في مياههم الإقليمية وقرب سواحلهم وهي ترفع العلم البريطاني وتهددهم بمدافعها ، فصارت الطائرات والقواعد الجوية تقوم بهذا العمل لفرض النظام والطاعة لما يريده الإنجليز منهم .

غير أنه والحق يجب أن يقال إن وجود ذلك الخط ، غيَّر من بعض مظاهر الحياة العامة في الإمارات ، فهو قد وجَّه أنظار العالم إليها ، فانعدام طرق المواصلات البرية إليها جعلها في عزلة عن بقية الأقطار ، فلما صارت الطائرات العالمية تحط في مطاراتها ، فتحت آفاقاً جديدةً في مجالات الحياة الاجتماعية ، إذ تُظهرُ لنا بعض الإحصائيات المتوفرة لدينا وبعض الروايات المنقوله من الأفواه ، أنه في الوقت الذي كان فيه مطار الشارقه فعالاً ويعج بالحركة ، فإن تجار المنطقة كانوا يسافرون جواً لغرض التجارة وبذلك انتعشت تجارتهم .(١)

وعلى كل حال فإنه وللفترة من عام ١٩٤٠ إلى عام ١٩٥٠ ، فإن الترابط كان متلازماً ما بين وجود هذا الخط وبين التغيرات الاجتماعية والاقتصادية التي شهدتها الإمارات ، وهذا الترابط أوجب ولا شك أن تكون هناك

تغييرات وتحولات في السياسة البريطانية لتنتقل من اسلوبها التقليدي إلى أسلوبٍ آخر يجمع ويوفق ما بين مصالحها من جهة وبين مصلحة شعب الإمارات من جهة أخرى .

لذلك فإن دهاقنة السياسة البريطانية وصناعها دعوا إلى آلية سياسية جديدة لا تشبه تلك التي اتبعوها في فترة ما بين الحربين ليعالجوا بها المواقف الجديدة التي ظهرت بعد الحرب العالمية الثانية ، وهي سياسة تقوم على تأمين مصالحهم النفطية وسلامة مواصلاتهم الجوية ومساندة وتعزيز التطورات الاجتماعية والاقتصادية في داخل الإمارات .(٢)

وكان مما جعل الإنجليز يسرعون باتخاذ ذلك الموقف هو أن العالم كله صار يقف علي أبواب مرحلة جديدة ، لم يعد فيها مكان للاستعمار والإؤمبريالية العالمية ، خصوصاً وأن أمريكا قد رمت بثقلها في ميدان السياسة وصارت تدعو إلى صداقةٍ مع دول العالم الثالث .

وهكذا ففي عام ١٩٥٠ كانت بريطانيا قد تخلت عن معظم مستعمراتها السابقة مثل الهند وأستراليا ، كما قامت بسحب قواتها التي كانت مرابطة في بعض أقطار العالم . كما أن الدول التي ارتبطت معها بحلف الكومنولث سخَّرت مواردها المالية والاقتصادية لصالح شعوبها ، ومن ذلك تأسيس خطوطٍ جوية خاصة بها مما حدا ببريطانيا لأن تنظر بجدية إلى نوع العلاقات التي ستربطها بتلك الدول خاصة الاقتصاديه منها والتي كانت تشكل عصب الحياة للإمبراطورية ، بحيث أصبح عليها أن تبني

حساباتها على أن اقتصادها وازدهارها المالي الذي كان يعتمد على مستعمراتها سابقاً لم يعد كذلك الآن ، وهي الحقيقة التي أيقظت ساستها من غطرستهم وجعلتهم يوافقون على تبني نظريات وخطط وأساليب جديدة في تعاملهم مع الشعوب .

أما بالنسبة للخطوط الجوية البريطانية ، فإنها واجهت أزمات شديدة ، أهمها أنها لم تستطع أن تصنع طائرات تنافس الطائرات الأمريكية التي تحسنت كثيراً أثناء الحرب .(٣) كما أن الشركة خاضت صراعاً طويلاً لإقناع المسؤولين بإلغاء استعمال الطائرات المائية واستبدالها بأخرى أرضية . علاوة على أن الأوضاع الاقتصادية في بريطانيا أجبرتها على اتباع خطة تقشف في نفقات ومصاريف النقل ، ومنها إغلاق عددٍ من قواعدها في الخليج مما بدا واضحاً أن فترة ما بعد الحرب قد أثرت على مكانة بريطانيا السياسية والاقتصادية في أماكن كثيرة من العالم .

لكن إذا كانت بريطانيا قد خففت من ارتباطاتها السياسية والاقتصادية بالدول التي كانت تسير في فلكها سابقاً ، إلا أنها في منطقة الشرق الأوسط عامة والخليج العربي بصورة خاصة قررت أن تنحو نحو سياسة جديدة تعتمد على التقرب من حكامها وشعوبها وذلك بسبب وجود الذهب الأسود في أراضيها وهو الكنز الذي فُتِنَ البريطانيون به كما فُتِنوا بالهند سابقاً .(٤)

فمنذ أن انتهت الحرب العالمية الثانية ارتبط اسم المنطقة بالنفط رغم محاولة إيران تأميم النفط عام ١٩٥٠ ، إلا أن المخزون منه بكميات كبيرة في

الجانب العربي من الخليج كان يشكل أهمية قصوى للاقتصاد البريطاني ، لذلك فإنها قررت أن يكون لها وجود دائم هناك ولو بشكلٍ معنوي . هذا إلى جانب أن الموقع الجغرافي للمنطقة باعتبارها ملتقى طرق المواصلات بين الغرب والشرق يعطيها أهمية استراتيجية عسكرية لبريطانيا التي كانت قد انسحبت آنذاك من منطقة قناة السويس ، فصار للخليج أهمية أكثر في خطط الدفاع عن المصالح البريطانية ، كما أن النظريات السياسية التحررية التي سادت العالم جعلت من بريطانيا ملزمة أمام العالم أن تقوم بدورٍ انساني في العمل على تطوير وتحسين المناطق والدول التي لها وجود فيها . لذلك قررت أن تنهج نهجاً جديداً بعيداً عن الاستعمار والإمبريالية في تعاملها السياسي مع شعوب وحكام منطقة الخليج العربي .

لكن وعند النظر إلى الأمر من زاوية أخرى ، نجد أن تلك الأسباب لم تكن وحدها التي دفعت بريطانيا إلى ذلك النهج الجديد . إذ إن ظهور الروح القومية والحركات الشعبية التي تمثل مصالح الأمة كما حدث في قضية المجلس والمعارضة التي قامت في دبي في الثلاثينيات ، كانت إحدى الأسباب الرئيسية في تحول السياسة البريطانية ، إذ أعقبتها يقظة فكرية وتبدّل عام في أسلوب الحياة مما تطلب ولا شك أن تجد بريطانيا لنفسها مسلكاً جديداً تسلكه في تعاملها مع تلك الأفكار والمتطلبات التي صارت تقوى وتأخذ طابعاً سياسياً محضاً بسبب الانفتاح الذي شهدته المنطقة والذي قرّب بينها وبين الحركات السياسية المناهضة لبريطانيا والتي ظهرت في بقية الأقطار العربية (٥) ، فانعكست آثارها على الإنجليز الموجودين في

الإمارات . لذلك فإنهم وجدوا أنفسهم يقفون أمام أمرٍ محتم لا يمكن تجاوزه وهو أنهم إن لم يتدخلوا فعلياً في ميدان الإصلاحات الاجتماعية ، فإنهم سوف يفقدون وجودهم هناك .

ولعب النفط دوراً هاماً آخر في السياسة البريطانية ، فمنذ أوائل الأربعينيات وشركة (الامتيازات البترولية المحدودة) والتي بدلت اسمها فيما بعد إلى (شركة تطوير بترول الساحل المتصالح) حصلت على امتيازات النفط في كل الإمارات وذلك حسب خطة رسمها السياسيون البريطانيون لاحتكار النفط للشركات الإنجليزية فقط .(٦)

ولكي يعزز هؤلاء السياسيون موقف الشركة وقوتها في المنطقة في ما يضمن أكبر دخلٍ لبريطانيا ، فإنهم طلبوا من الحكومات البريطانية حمايتها ولو أدى الأمر إلى تدخل أكثر في شؤون الإمارات الداخلية ، وفي منتصف الأربعينيات وللأسباب التي طرأت في الإمارات كما نوهنا عنها سابقاً ، فإنه صار على الحكومة البريطانية أن تتخذ سياسة توازن تجمع ما بين مبادئها ومصالحها ، فكان عليها أن تسلك أحد الطرق الثلاثة التالية فهي إما أن تبقى محافظة على سياستها القديمة التقليدية التي ضمنت المصالح البريطانية لفترة طويلة من الزمن ، أو أن تتبع طريق العنف والقوة لضمان تلك المصالح ، مع علمها بأن هذا الطريق يؤدي إلى الإضرار بمصالحها في المدى البعيد ، أو أن تساير الأوضاع العالمية الجديدة فتعلن بصراحة تامة عن انتهاجها سياسة تقوم على الصداقة والمصالح المتبادلة مع شعب الإمارات .

ويبدو أنها أخذت بالطريق الثالث إذ ظهرت نتائج تلك السياسة في عدد من القضايا والأمور التي حدثت في الإمارات ، منها قضية تحديد وترسيم الحدود بين الإمارات وترسيمها أيضاً مع جيرانها من الدول الأخرى ، وهي المشكلة التي طالما اشتكت منها شركات النفط كما اشتكت من غياب الأمن في تلك المناطق ، فقامت بريطانيا بحلها بأن تدخلت فعلياً في قضايا رسم الحدود وتثبيتها ، وبذلك فإنها وضعت سياستها القائلة بعدم التدخل في الشؤون الداخلية للإمارات على الرف .

أما القضية الأخرى فقد كانت في سعيها لتأسيس المجلس القضائي للإمارات المتصالحة عام ١٩٤٦ .(٧) وبعد أن أعلنت الهند استقلالها عام ١٩٤٧ فقد أوكلت الحكومة البريطانية مهمة إدارة الخليج السياسية إلى وزارة الخارجية البريطانية بدلاً من حكومة الهند ، فإن نهج التدخل الفعال في الشؤون الداخلية للإمارات أخذ طريقاً جديداً ، وهو بتقديم العون المالي للحكام .

وعلى كل حال فقد كان لتحقيق بريطانيا لتلك الإنجازات أنها ساعدت على أن تكون للإمارات كيانات سياسية شبه مستقلة ، كما أنها ساعدت على إيجاد نوع من نظام الحكم غير النظام القبلي الذي كان متبعاً سابقاً ، بالتالي فإن فكرة الاتحاد بين تلك الإمارات صارت أكثر واقعية عن ذي قبل .

وكان لمساعدتها في تأسيس قوة عسكرية في عام ١٩٥١ وبموجب الفقرة ٨٢ من قانون الإمارات المتصالحة ، باسم قوة ساحل عُمان والتي صار

اسمها فيما بعد (كشافة ساحل عُمان) نواة وخطوة أولى في تشكيل جيش الإمارات النظامي فيما بعد .

كما كان لمشاركتها في تأسيس أول شركة طيران خليجية محلية ، دليل آخر على جهودها في عمليات التطوير ، ففي عام ١٩٥٠ أسس حاكم البحرين بالمشاركة مع رجل أعمال اسمه (بوزورت F. Bosworth) شركة صغيرة باسم (طيران الخليج) ، وفي أكتوبر من عام ١٩٥١ قامت شركة الخطوط الجوية البريطانية عبر البحار بشراء ٥١٪ من أسهمها ، ثم قامت بتطويرها وتحسينها إلى أن أصبحت كما هي عليه الآن واحدة من أهم الخطوط الجوية في الخليج العربي .

وهكذا اندفعت الحكومة البريطانية تسير بخطى حثيثة نحو القيام بعمليات إصلاحية من شأنها أن ترفع من المستوى السياسي والاقتصادي والاجتماعي في الإمارات ، إذ إنها كانت تعلم علم اليقين أن من أكبر الاتهامات التي كان المواطنون وكافة أبناء الشعب العربي يوجهونها للوجود البريطاني في الإمارات منذ أن وطأت أقدامهم تلك الأرض ، هي أنهم لم يقوموا بأي عملٍ فيه مصلحة وفائدة للشعب ، إذ لم تُذكر لهم حسنةٌ واحدةٌ ، وقد ازدادت أمثال تلك الاتهامات بازدياد الوعي الشعبي في أوساط الناس ، فكان لذلك الشعور الوطني أثره في تحسين السلوك السياسي البريطاني والعمل على خطب ود السكان وإرضاء المعارضة وإقامة علاقات جديدة مع الحكام ، فخصصت مساعدات وإعانات مالية

لهم ، كما قامت بإرشادهم نحو إنشاء المستشفيات وتطوير الزراعة وغير تلك من الشؤون الاجتماعية .

وفي عام ١٩٥٢ أشرفت بريطانيا على تأسيس مجلس الإمارات المتصالحة ، كما ألغت منصب الوكيل الوطني ، وهو الشخص المواطن الذي كان يمثل مصالح بريطانيا ويلعب كوسيطٍ بينها وبين الحكام ، وعينت بدلاً منه موظفاً دبلوماسياً بريطانياً ، وبذلك رفعت درجة تمثيلها .

لذلك فإننا وفي ختام كتابنا ورغم الوقائع التي ذكرناها أعلاه لا بد وأن نُقر بأن الوجود البريطاني في منطقة الإمارات كان وجوداً استعمارياً ، بأي شكلٍ من الأشكال فيها . إذ ما كانت إقامتهم وتجول سفنهم الحربية أمام شواطئها بل إطلاق النيران على مدنها إلا لغرض استراتيجي عسكري بحت ، وهو المحافظة على الهند درة التاج البريطاني . ثم وبمرور الزمن ظهرت لهم أهداف استراتيجية واقتصادية أخرى مثل الخط الجوي ، أعقبه ظهور النفط بغزارة مما حتم عليهم وفي سبيل المحافظة على استراتيجيتهم السياسية والعسكرية والاقتصادية أن يرتدوا لكل دارٍ لبوسها ويضعوا الأقنعة السياسية حسب المواقف التي يواجهونها ، وهو أمرٌ ليس بغريب على السياسة البريطانية صاحبة المصلحة الدائمة . وهي إذا كانت قد ساعدت على حل مشاكل الحدود ، وأوجدت خط طيران ثم قامت باستنباط النفط من الأرض ، فإنها ولا شك قد جلبت الكثير من مظاهر التطور الحديث والمدنية العصرية للإمارات . غير أنها ما فعلت تلك الأمور إلا لتمشية

مصالحها أولاً ، فإذا تمثلت مصالحها خلال العشرينيات في كيفية المحافظة على السلام في المنطقة ، فإن مصالحها في الخمسينيات وما تلاها كانت في الإسراع في التطوير الداخلي للمنطقة .

وتبقى حقيقة أخيرة وهي أهم الحقائق وأكبرها ، أن كل ما أوجدته بريطانيا لم يكن ليحدث لولا وجود شعب عربي مسلم مؤمن بحقه في الحياة وفي التقدم وفي إدارة نفسه بنفسه ، وهو شعب الإمارات بتاريخه الطويل المليء بالصراعات ليس فقط ضد قوى الاستعمار الغربي الذي وطئ أرضه منذ القرن السادس عشر ، ولكن ضد قساوة الحياة وشظفها أيضاً ، فكان أن وهبه الله القيادة الرشيدة الممثلة في صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان وصحبه الكرام حكام بقية الإمارات الذين شادوا أسس دولة عصرية كرست كل أموالها لخدمة الشعب والأمتين العربية والإسلامية ، فهي الآن وبحمد الله مثالٌ لأحسن ما يمكن أن تكون عليه الدولة الحديثة ، ولم يبق من العلاقات السابقة بين الإمارات وبريطانيا إلا ما نجده اليوم من نسيان الماضي وفتح صفحة جديدة تعتمد على العلاقات الحسنة والتكافؤ والمعاملة بالمثل .



هوامش الفصل الثامن

(1) I.O.L&R, R/15/4/4, letter from Sultan bin Saqr, to the Political Officer, Trucial Coast, 21 April, 1943, (16 Rbiul Thani, 1362) .

(2) PRO, F.O., 371/91262, Future policy in the Trucial States and Central Oman, report by the Foreign Office, 1951 .

(3) R.E.G. Davies, A History of the World's Airlines, p. 300 .

(4) W.R. Louis, The British Empire in the Middle East, 1945-1951 (London, 1948), P.4 .

(5) PRO, F.O., 371/68343, report by the Foreign Office, 1948.

(٦) لمزيد من التفاصيل راجع :

Fiona Venn, Oil Diplomacy in the Twentieth Century, (London, 1986), pp. 67-73; also R.W. Ferrier, The History of the British Petroleum Company, 1901-1932, vol. 1 (London, 1982) .

(٧) لمزيد من التفاصيل حول تأسيس المجلس القضائي البريطاني في الإمارات ، راجع كتاب :

W.M. Ballantyne, Commercial Law In The Arab Middle East : The Gulf States . London 1986 .

[illegible]

[illegible]

[illegible]

❖

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

(1) [illegible] (London, [illegible] Times [illegible]).

(2) PRO, F.O. [illegible] policy in the United States and United Kingdom [illegible] Foreign Office, 1951.

[illegible]

(3) R.E.G. Davies, A History of the World's Airlines, p. 300.

(4) [illegible] The British Impact on the Middle East, [illegible] (London, 1960).

[illegible]

(5) PRO, F.O. [illegible] Foreign Office, 1958.

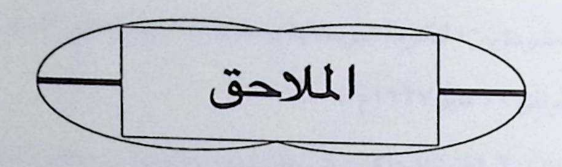
[illegible]

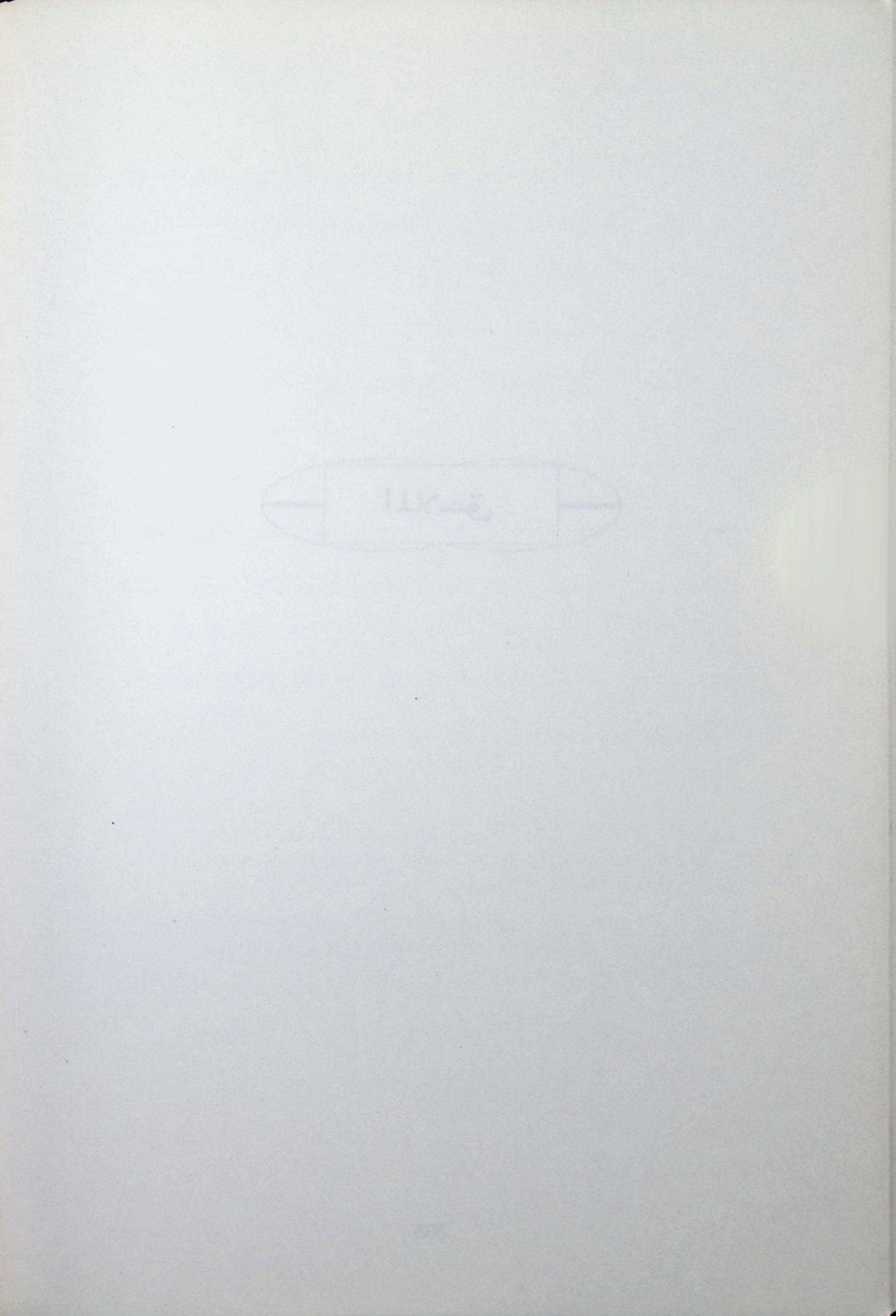
(6) [illegible]

[illegible] Diplomacy in the Twentieth Century (London, 1960), pp. [illegible] The History of the British Petroleum Company, [illegible] (London, [illegible]).

(7) [illegible]

H.M. Al-Baharna, Constitutional Law in The Arab Middle East ; The Gulf States, London 1968


الملاحق



الملحق الأول

معاهدة جدة المعقودة بين الحكومة البريطانية وجلالة الملك عبدالعزيز السعود في ٢٨ ذي القعدة ١٣٤٥هـ الموافق ٢٠ مايو ١٩٢٧م .

جلالة ملك بريطانية وآيرلنده والممتلكات البريطانية ما وراء البحار وإمبراطور الهند من جهة ، وجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها من جهة أخرى .

رغبة في توطيد العلاقات الودية السائدة بينهما وتوثيقها وتأمين مصالحهما وتقويتها ، قد عزما على عقد معاهدة صداقة وحسن تفاهم . لذلك أوفد صاحب الجلالة البريطانية حضرة السير جلبرت فلجنكهام كلايتون مندوباً مفوضاً عنه ، وانتدب صاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها صاحب السمو الملكي الأمير فيصل بن عبدالعزيز نجله ونائبه في الحجاز مندوباً مفوضاً عنه .

بناء على ما تقدم وبعد الاطلاع على مستندات اعتمادها والتثبت من صحتها فقد اتفقا على المواد الآتية :

المادة الأولى - يعترف صاحب الجلالة البريطانية بالاستقلال التام المطلق لممالك صاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها .

المادة الثانية - يسود السلم والصداقة بين صاحب الجلالة البريطانية وصاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها . ويتعهد كل من الفريقين المتعاقدين بأن يحافظ على حسن العلاقات

مع الفريق الآخر ، وأن يسعى بكل ما لديه من الوسائل لمنع استعمال بلاده قاعدة للأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلام والسكينة في بلاد الفريق الآخر .

المادة الثالثة – يتعهد صاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها بتسهيل أداء فريضة الحج لجميع الرعايا البريطانيين والأشخاص المتمتعين بالحماية البريطانية من المسلمين أسوة بسائر الحجاج ، ويعلن جلالة الملك بأنهم يكونون آمنين على أموالهم وأنفسهم أثناء إقامتهم في الحجاز .

المادة الرابعة – يتعهد صاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها بتسليم مخلفات من يتوفى في البلاد التابعة لجلالته من الحجاج المذكورين أيضاً والذين ليس لهم في بلاد جلالته أوصياء شرعيون ، إلى المعتمد البريطاني في جدة أو من ينتدبه لهذا الغرض ، لإيصالها لورثة الحاج المتوفي المستحقين ، بشرط أن لا يكون تسليم تلك المخلفات إلى الممثل البريطاني إلا بعد أن تتم المعاملات بشأنها أمام المحاكم المختصة ، وتستوفى عليها الرسوم المقررة في القوانين الحجازية أو النجدية .

المادة الخامسة – يعترف صاحب الجلالة البريطانية بالجنسية البريطانية لجميع رعايا صاحب الجلالة البريطانية ولجميع الأشخاص المتمتعين بحماية جلالته عندما يوجدون في بلاد صاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها ، على أن تراعى قواعد القانون الدولي المرعي بين الحكومات المستقلة .

المادة السادسة – يتعهد صاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها بالمحافظة على الصلات الودية والسلمية مع الكويت والبحرين ومشايخ قطر والساحل العُماني الذين لهم معاهدات خاصة مع حكومة صاحب الجلالة البريطانية .

المادة السابعة – يتعهد صاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها بأن يتعاون بكل ما لديه من الوسائل مع صاحب الجلالة البريطانية في القضاء على الاتجار بالرقيق .

المادة الثامنة – على الفريقين المتعاقدين إبرام هذه المعاهدة وتبادل قرارات الإبرام بأقرب وقت .

وتصبح المعاهدة نافذة اعتباراً من تاريخ تبادل قرارات الإبرام ، ويعمل بها مدة سبع سنوات ابتداء من ذلك التاريخ ، وإن لم يعلن أحد الفريقين المتعاقدين الفريق الآخر قبل انتهاء السنوات السبع بستة أشهر أنه يريد إبطال المعاهدة ، تبقى نافذة ولا تعتبر باطلة إلا بعد مضي ستة أشهر من اليوم الذي يعلن فيه إبطالها من أحد الفريقين إلى الفريق الآخـــــر .

المادة التاسعة – تعتبر المعاهدة المعقودة بين صاحب الجلالة البريطانية وصاحب الجلالة ملك الحجاز ونجد وملحقاتها في ٢٦ تشرين الأول سنة ١٩١٥ يوم كان جلالته حاكماً لنجد وما كان ملحقاً بها إذ ذاك ملغاة ابتداء من تاريخ إبرام هذه المعاهدة .

المادة العاشرة – دونت هذه المعاهدة باللغتين العربية والإنكليزية وللنصين قيمة واحدة ، أما إذا وقع اختلاف في تفسير أي قسم منها فيرجع إلى النص الإنكليزي .

المادة الحادية عشرة – تعرف هذه المعاهدة بمعاهدة جدة .

وقعت هذه المعاهدة في جدة يوم الجمعة في الثامن عشر من ذي القعدة سنة ١٣٤٥هجرية الموافق عشرين أيار سنة ١٩٣٧ .

الملحق الثاني

المجلس القضائي للإمارات المتصالحة

١٩٤٦

في عام ١٩٤٦ أصدرت بريطانيا ما يسمى :

(THE TRAUCAL STATES ORDER-IN-COUNCIL)

وهو تعبير لا وجود له في المصطلحات التشريعية العربية ، فهو مصطلح إنجليزي يقصد به أمر صادر من مجلس الملك البريطاني الخاص وبناء على تفويض من البرلمان . وتعبير (المجلس القضائي) هو أقرب التعابير العربية إلى معناه الإنجليزي أو بعبارة أخرى هو (هيئة قضائية) .

وكان الدافع لتشكيله هو أن بريطانيا أرادت أن تطبق القانون الذي أقره البرلمان عام ١٨٩٠ بشأن حماية رعاياها المقيمين في مستعمراتها خارج بلدانهم من مواجهة محاكم تلك المستعمرات أو تطبيق قوانين تلك البلاد عليهم خاصة الهنود المنتشرين في أماكن كثيرة من العالم ومنها في منطقة الإمارات العربية في الخليج .

ففي أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ، كانت الدعاوي القضائية في الإمارات والمرفوعة ضد الأجانب من غير المسلمين يُبت فيها بحسب القانون البريطاني ، أما قضايا الأجانب المسلمين فكانت تترك لأحكام حكام الإمارات ، ولم تكن هناك معاهدة أو اتفاقية تنظم

ذلك الحال ما بين الأنجليز والحكام .

غير أن تبدل الأحوال الاقتصادية وخاصة حينما جاءت شركات النفط إلى المنطقة وتدفق أعداد كبيرة من الأجانب إلى الإمارات خاصة الهنود الذين كانوا يعتبرون من الرعايا البريطانيين ، حمل بريطانيا على أن تقوم بتطبيق قوانينها عليهم . ولما اندلعت الحرب العالمية الثانية خشيت بريطانيا من وصول جواسيس إلى المنطقة ، فأسرعت في عام ١٩٣٩ إلى تأسيس مجلس قضائي مؤقت له سلطة كسلطة المحاكم ، واستمر هذا المجلس يعمل إلى نهاية الحرب .

إلا أنه وبعد انتهاء الحرب وانفتاح المنطقة أكثر بسبب امتيازات النفط وانسلاخ الهند عن بريطانيا ، دفعا بالإنجليز إلى التفكير بوجوب إيجاد نظام قضائي ونظام محاكم يقوم تحت إشرافهم شبيه بما هو موجود في البحرين والكويت ، والذي تم تشكيل الأول عام ١٩١٣ والثاني عام ١٩٢٥ .

لذلك ففي عام ١٩٤٦ صدر أمر تشكيل (المجلس القضائي للإمارات) لكي يعوض عن القوانين البريطانية التي كانت مستخدمة في الهند والتي كان سيتم إلغاؤها بعد استقلال الهند في ١٥/ أغسطس/ ١٩٤٧ .

وبحسب البنود القضائية لذلك المجلس ، فإن كافة المقيمين في الإمارات ما عدا مواطني الإمارات يقعون تحت أحكامه . كما تم إضافة المادة (١٥) من القانون البريطاني المسمى (قانون الأجانب لعام ١٨٩٠) والذي يشمل كافة الاشخاص المشمولين بحماية حكومة صاحب الجلالة ، ومن ضمنهم رعايا الأمراء وحكام المقاطعات الهنود . وقد فسرت بريطانيا هذه الفقرة بأنها تعني أن على بريطانيا أن تحمي المؤسسات والمصالح الموجودة في المحميات البريطانية أيضاً .

وقد نصت المادة (٨) الفقرة (١) على أن هذا القانون يسري على كل الأجانب المقيمين في الإمارات ، كما نصت الفقرة (٢) من المادة نفسها على أن يقوم المقيم السياسي بالبت في أمر الأشخاص أو الأماكن التي ينطبق عليهم هذا القانون ، لذلك فقد وافق الحكام على أن يقوم

المقيم السياسي في البحرين بهذا الواجب .

وعليه فقد صارت النتيجة أن نصوص هذه المادة تطبق على كافة الأجانب والموجودين في الإمارات وممتلكاتهم .

أما المادة (١٥) فقد خولت الحكومة البريطانية تشكيل محكمة مشتركة تنظر في القضايا المدنية إذا كان المتقاضيان فيها يتبعان نظاماً قضائياً أو تشريعياً واحداً ، فمثلاً إذا كانت هناك قضية شرعية بين مواطن مسلم وآخر هندي مسلم ، فيترك الحكم فيها إلى القاضي الشرعي للإمارة ، بشرط أن يوافق المقيم السياسي على حكم القاضي .

وفي ما يلي مقتطفات من بعض البنود القضائية لذلك المجلس

اعتماداً على المعاهدات والاتفاقيات والأعراف الشرعية ، فإن صاحب الجلالة الملك يضع هذا التشريع موضع التنفيذ في المناطق التي تعود إلى حكام دبي ، الشارقة ، رأس الخيمة ، عجمان ، أم القيوين ، أبوظبي وكلبــــاء .

وعليه فإن جلالته واستناداً إلى نصوص قانون الأجانب لعام ١٨٩٠ و١٩١٣ (أ) وبعد استشارة مجلسه الخاص أصدر الأوامر والتعليمات التالية :

القسم الأول : تمهيد عام

١ : يسمى هذا الأمر باسم المجلس القضائي للإمارات المتصالحة لعام ١٩٤٦ .

٢ : تشمل نصوص هذا القانون مناطق الإمارات المتصالحة ومياهها الإقليميه وجزرها والملحقات التي يمكن أن تعتبر من مناطقها أو تنظم إلى المشيخات المتصالحة ومياهها الإقليمية .

٣ : تسري مواد هذا القانون على الأشخاص والأحوال التالية :

أ : (١) : الرعايا البريطانيون الذين يشملهم هذا القانون

(٢) : الرعايا الأجانب الذين يشملهم هذا القانون

ب : الممتلكات وكذلك حقوق التملك الشخصيه للأشخاص الذين يشملهم هذا القانون .

ج : السفن البريطانية وسفن الأجانب

د : الطائرات البريطانية وطائرات الأجانب

القسم الثاني :

في حالة عدم وجود نصوص قانونية كافية لحل المشاكل ، فعلى المجلس القضائي أن يطبق القانون البريطاني الهندي وكذلك قانون المملكة المتحدة .

***

يلاحظ هنا بأن الأوضاع التي كانت سائدة في منطقة الإمارات خلال الثلاثينيات ، تشبه الأوضاع التي واجهتها بريطانيا وفرنسا وروسيا أيام الإمبراطورية العثمانية خلال القرن التاسع عشر . إذ رفضت تلك الدول تطبيق قوانين العمل العثمانية على أفرادها ، أو أن تنظم لهم فعالياتهم بموجب تلك القوانين . ولم تكتف بتطبيق قوانينها وتشريعاتها على أتباعها ، بل أرادت تطبيقها على من ترتبط بريطانيا معهم بروابط تجارية ، وهذا يعني أن الحماية لم تشمل التجار الأوربيين فقط ، بل شملت حتى أولئك المقيمين في داخل الدولة العثمانية من الذين يتعاملون بالتجارة مع أوربا ومن البديهي أن هذه الحماية لم تكن إلا لحماية المصالح البريطانية السياسية والاستراتيجية ، وبذلك فإن ذلك القانون حمى التجار اليهود في كل العالم كما حمى الدروز في لبنان ولم تقتصر الحماية على الأرواح فقط ولكن حماية السفارات والقنصليات الموجودة في أراضي الدولة العثمانية . لمزيد من التفاصيل إقرأ كتاب الدكتور ألبرت حوراني :

المطبوع في لندن عام ١٩٣١ .

THE EMERGENCE OF THE MODERN MIDDLE EAST,

الجداول

[illegible]

THE EMERGENCE OF THE MODERN [illegible] EAST

جدول رقم (١)

تقرير الحكومة البريطانية عن (العبيد) في الخليج العربي للفترة من ١٩٣٢ إلى ١٩٣٨

السنة	عدد الذين تم إعتاقهم	محلياً	جلبوا من الخارج
١٩٣٢	٥٠	٤٧	٣
١٩٣٣	٤٢	٣٨	٤
١٩٣٤	٥١	٥٠	١
١٩٣٥	٤٤	٤١	٣
١٩٣٦	٤٠	٤٠	-
١٩٣٧	٧٥	٧٥	-
١٩٣٨	١٩٩	١٨٦	١٣
المجموع	٥٠١	٤٧٧	٢٤

المصدر : PRO. F.O. 371/23187

جدول رقم (٢)

جدول يبين برنامج الطيران لطائرات الخطوط الجوية الإمبراطورية إلى الشرق الأدنى

إحصائيات الخدمات الجوية ما بين لندن ومصر

السنة	الاميال بالنسبة للطيران	الاميال بالنسبة للركاب	طن /ميل/بضاعه		عدد الركاب	مجموع الحمولة	الحمولة الزائدة
			شحن	ميـل			
١٩٢٩	١٥٥ر٩٠٠	٣٦٢ر٠٠٠	١٣ر٠٠٠	٤٦ر١٠٠	٣٥ر٧٠٠	٩٤ر٨٠٠	٦ر٠
١٩٣٠	١٦٨ر٠٠٠	٣٩٨ر٠٠٠	٢٠ر٢٠٠	٦٧ر٦٠٠	٣٩ر٣٠٠	١٢٧ر١٠٠	٧ر٠
١٩٣١	١٧٠ر٨٠٠	٨٥٧ر٠٠٠	٢٩ر١٠٠	٨١ر٩٠٠	٨٤ر٥٠٠	١٩٥ر٥٠٠	١ر١
١٩٣٢	٢٤٤ر٤٠٠	٢ر١٣٨ر٠٠٠	٥٢ر٢٠٠	٩٠ر٧٠٠	٢١٠ر٧٠٠	٣٥٣ر٦٠٠	١ر٦
١٩٣٣	٢١١ر٦٠٠	٢ر٦٤٤ر٠٠٠	٥٨ر٤٠٠	١١٩ر٥٠٠	٢٦٠ر٩٠٠	٤٣٨ر٨٠٠	٢ر١
١٩٣٤	٢٢٠ر٨٠٠	٣ر٢٣٥ر٠٠٠	٧٦ر٩٠٠	١٨٨ر٩٠٠	٣١٨ر٤٠٠	٥٨٤ر٢٠٠	٢ر٧
١٩٣٥	٥٦٩ر٩٠٠	٤ر٩٠٠ر٠٠٠	١٢١ر٥٠٠	٣٤٠ر٨٨٠	٤٨٢ر٣٠٠	٩٤٤ر٦٠٠	١ر٧

المصدر : PRO. AVIA 1/932

جدول رقم (٣)

جدول يبين برنامج الطيران لطائرات الخطوط الجوية الامبراطورية إلى الشرق الأقصى

احصائيات الخدمات من مصر – الهند – سنغافوره

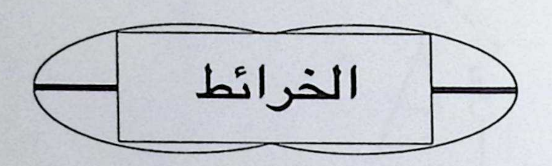
السنة	الاميال بالنسبة للطيران	الاميال بالنسبة للركاب	طن /ميل/بضاعه		عدد الركاب	مجموع الحمولة	الحمولة الزائدة
			شحن	ميـل			
٢٧/١٩٢٦	١٠٤ر٣٠٠	٢٦٨ر٠٠٠	٢ر٣٠٠	١٣ر٨٠٠	٢٦ر٩٠٠	٤٣ر١٠٠	٠ر٤
١٩٢٨	٧١١ر٩٠٠	٤٥٤ر٠٠٠	٨ر٥٠٠	٢٢ر٧٠٠	٥٤ر٦٠٠	٧٦ر٧٠٠	٠ر٧
١٩٢٩	٢٣١ر٨٠٠	٦٦٠ر٠٠٠	١٦ر٩٠٠	٦٥ر٣٠٠	٦٦ر٣٠٠	١٤٨ر٥٠٠	٠ر٧
١٩٣٠	٢٦٠ر٠٠٠	٥٠٢ر٠٠٠	١٩ر٠٠٠	٩٤ر١٠٠	٥٠ر٥٠٠	١٦٣ر٦٠٠	٠ر٧
١٩٣١	٢٥٩ر٣٠٠	٥٢٩ر٠٠٠	٢١ر٥٠٠	١٠٢ر٤٠٠	٥٢ر٢٠٠	١٧٦ر١٠٠	٠ر٧
١٩٣٢	٢٦٧ر٤٠٠	١ر٢٦٧ر٠٠٠	٢٤ر٠٠٠	٩٩ر٢٠٠	١٢٥ر٠٠٠	٢٤٩ر١٠٠	٠ر٩
١٩٣٣	٣٦٢ر١٠٠	١ر٥٦٠ر٠٠٠	٤٠ر٠٠٠	١٥٣ر٦٠٠	١٥٣ر٩٠٠	٢٤٨ر٤٠٠	١ر٠
١٩٣٤	٦٧١ر٣٠٠	٢ر٩١٢ر٠٠٠	٦٣ر٤٠٠	٢٧٤ر٩٠٠	٢٨٦ر٦٠٠	٦٢٤ر٩٠٠	٠ر٩
١٩٣٥	١ر١٤٩ر٨٠٠	٤ر٤٨٠ر٠٠٠	٩٥ر٠٠٠	٥٥٧ر١٠٠	٤٣٣ر٩٠٠	١ر٠٨٦ر٠٠٠	٠ر٩

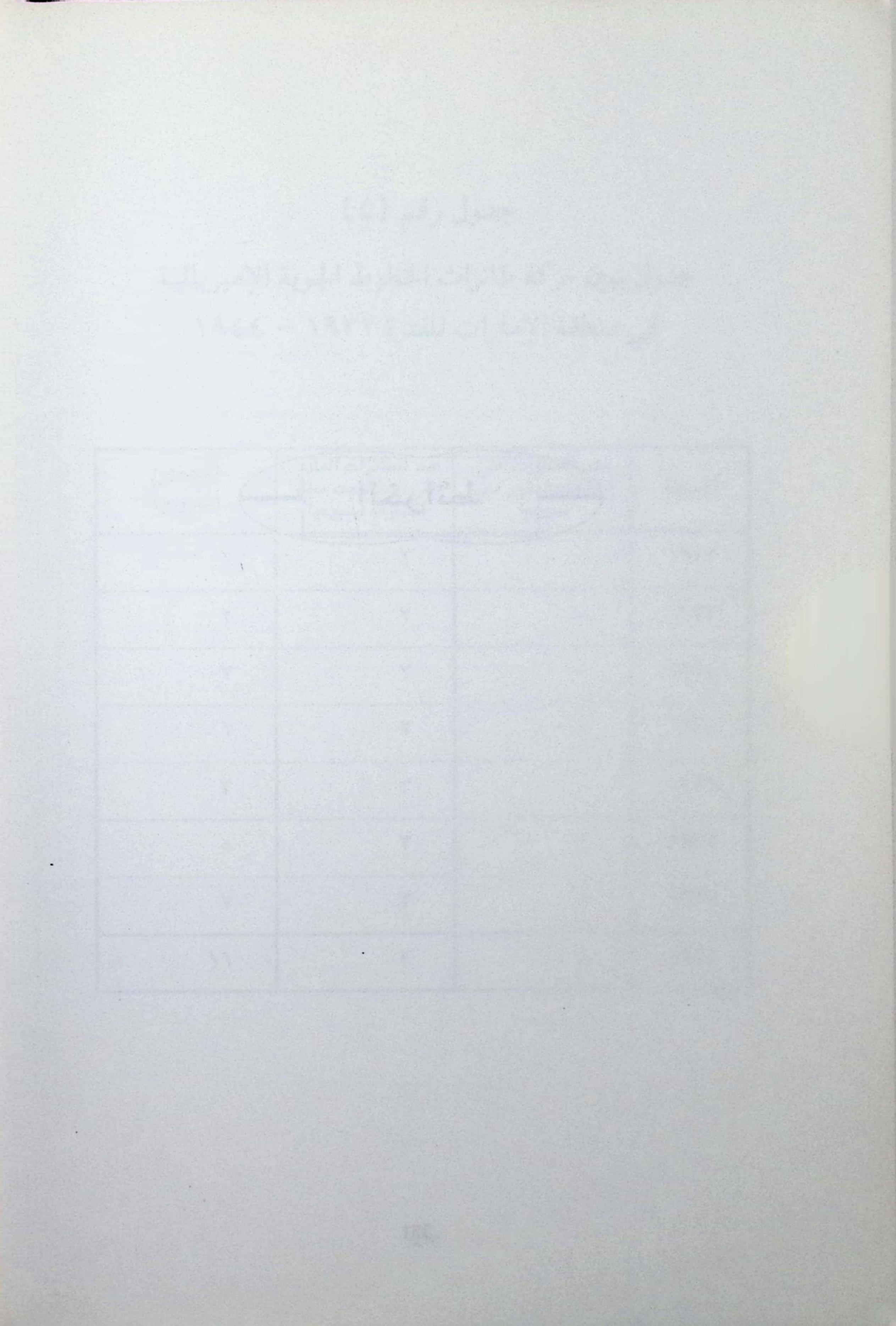
المصدر : PRO. AVIA 1/932

جدول رقم (٤)

جدول يبين حركة طائرات الخطوط الجوية الإمبريالية في منطقة الإمارات للفترة ١٩٣٢ - ١٩٤٤

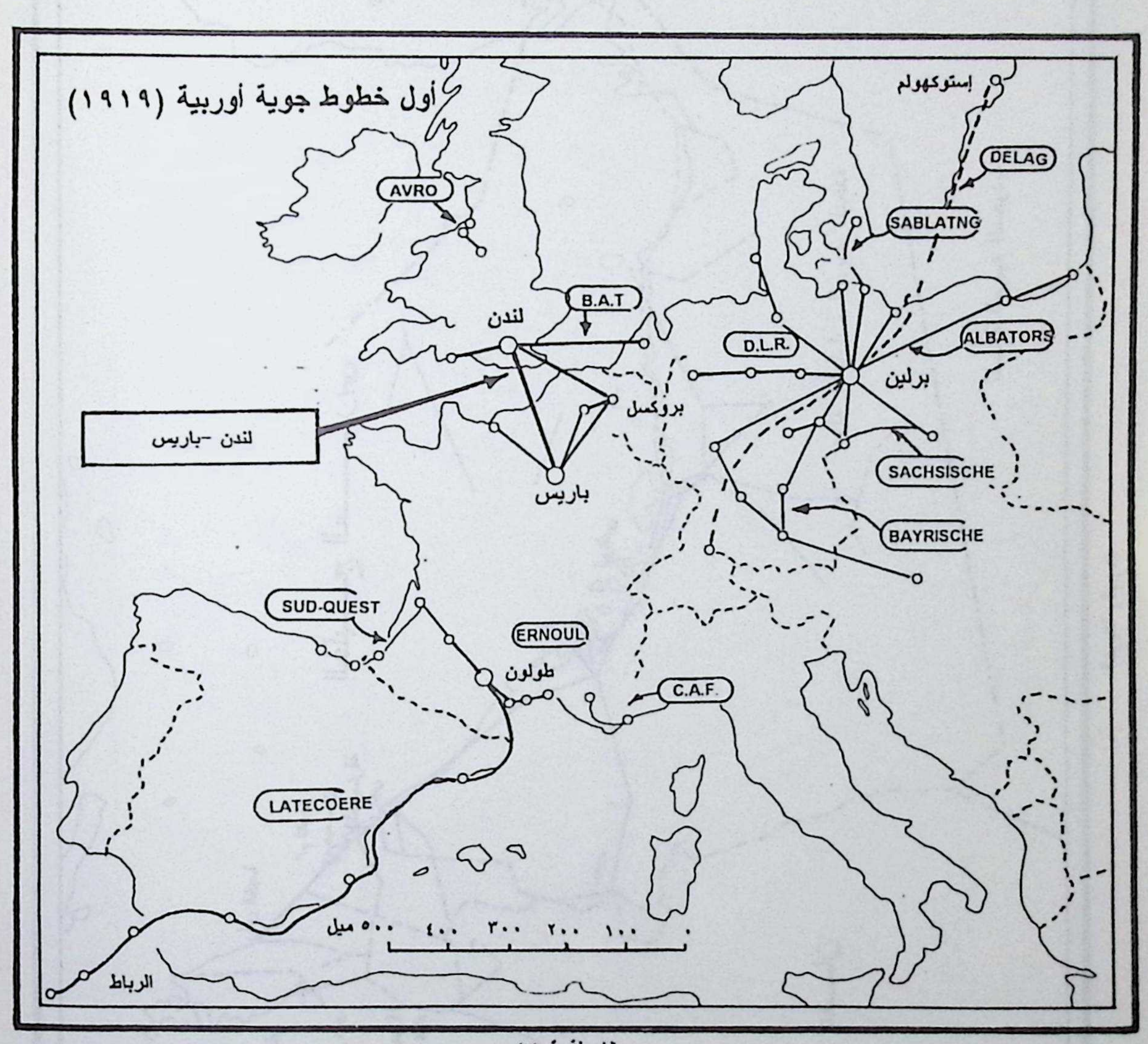
السنة	عدد الطائرات التي استخدمت خور دبي سبوعياً	عدد الطائرات العادية التي استخدمت مطار الشارقة أسبوعياً	المجموع أسبوعياً
١٩٣٢	–	٢	٢
١٩٣٣	–	٢	٢
١٩٣٤	–	٢	٢
١٩٣٥	–	٢	٢
١٩٣٦	–	٣	٣
١٩٣٧	٢	٣	٥
١٩٣٨	٤	٣	٧
١٩٤٤	٨	٣	١١


الخرائط

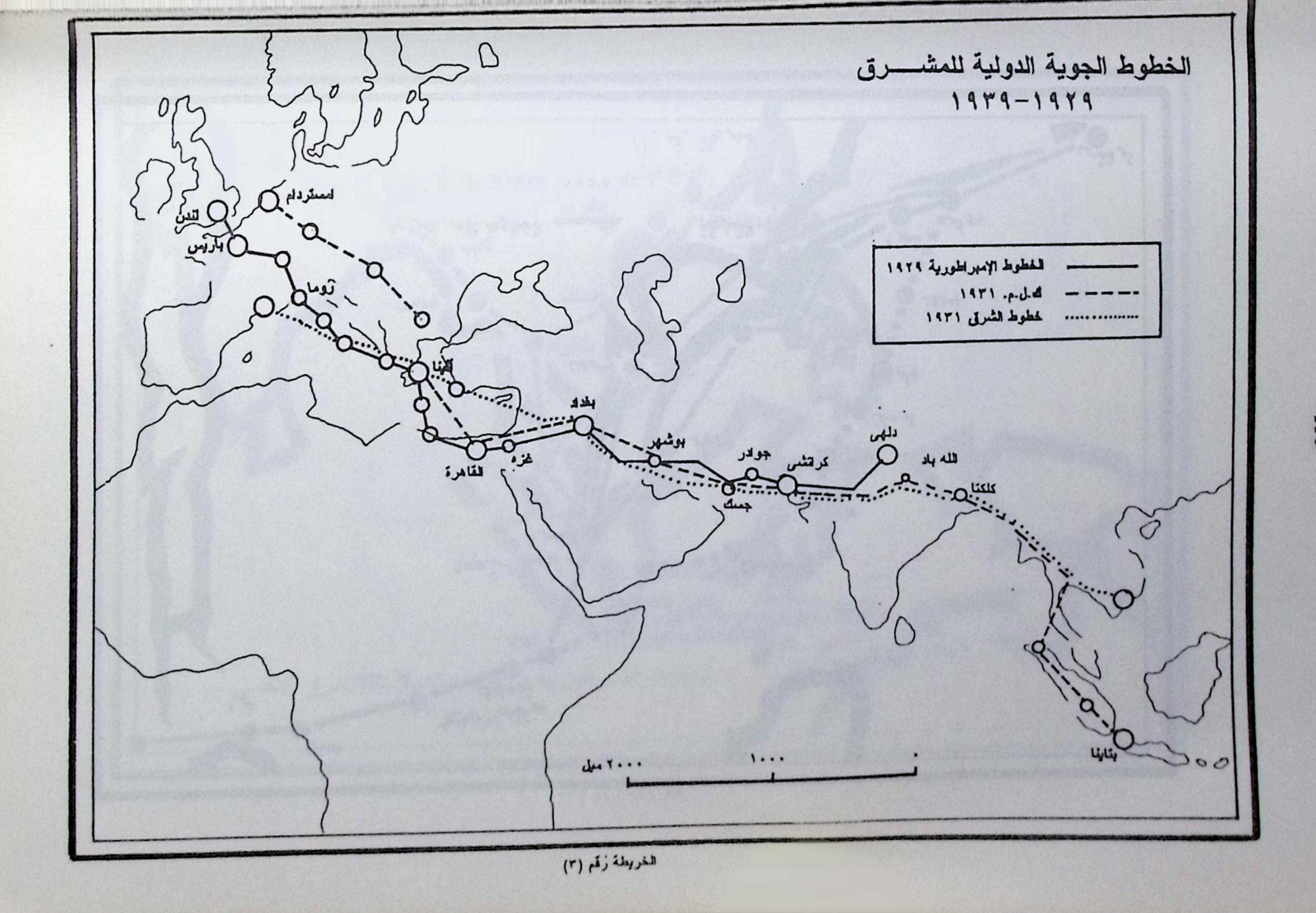


قطر
الخليج العربى
خليج عمان
رأس الخيمة
أم القيوين
عجمان
الشارقة
دبى
خور فكان
الفجيرة
كلباء
أبوظبى
العين
عمان
دولة الامارات العربية المتحدة
المملكة العربية السعودية

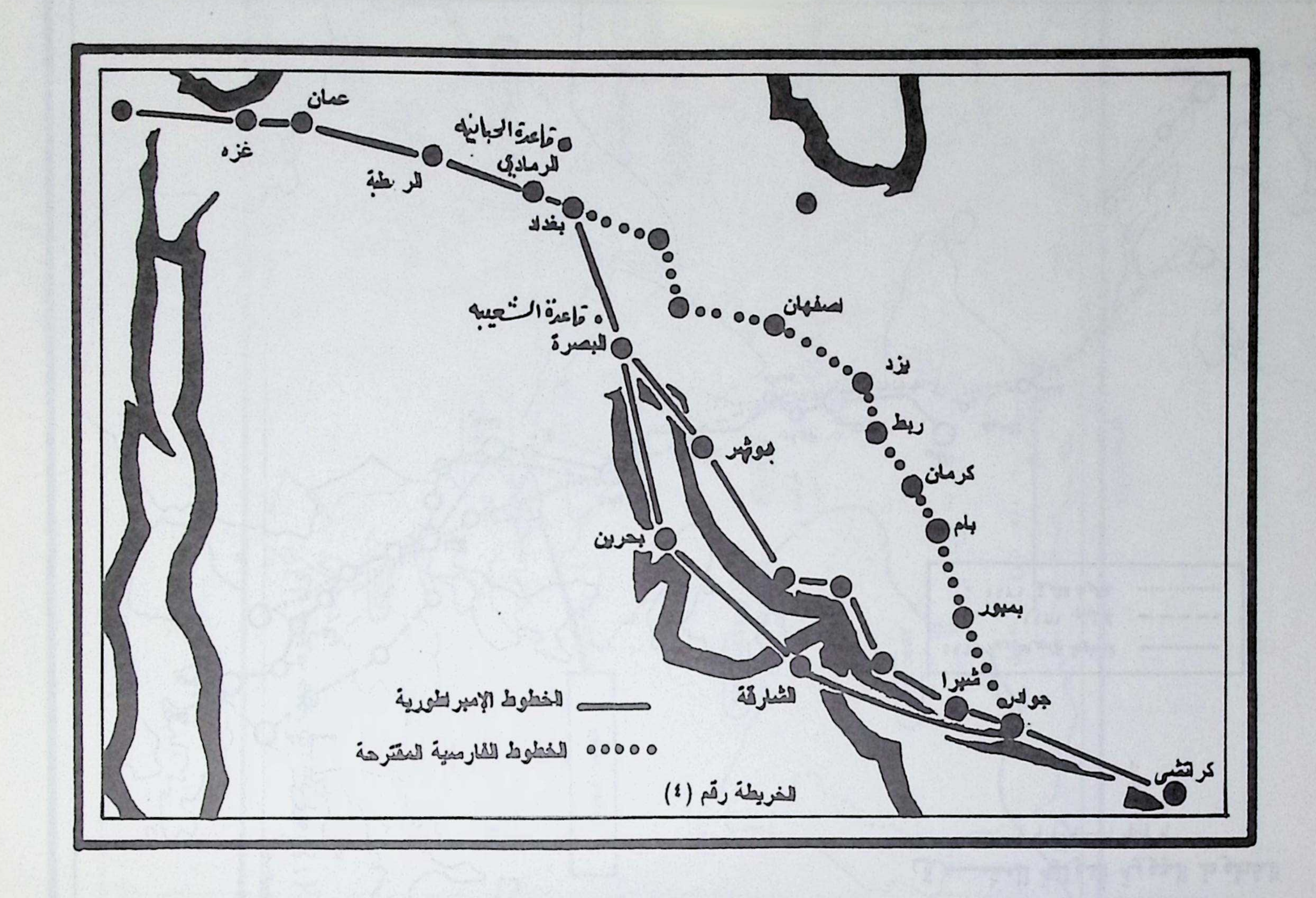
الخريطة رقم (١)



الخريطة رقم (٢)

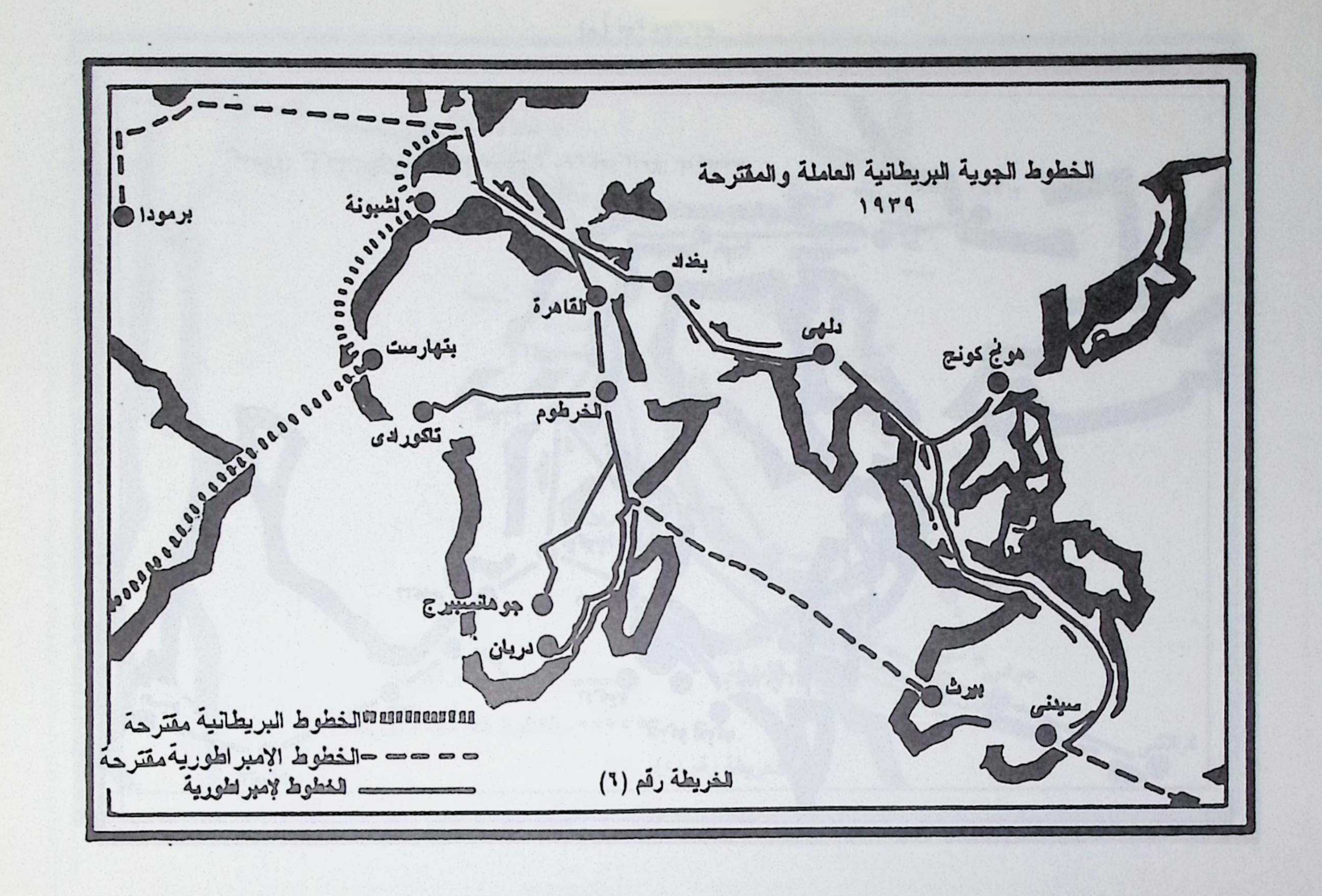


الخريطة رقم (٣)

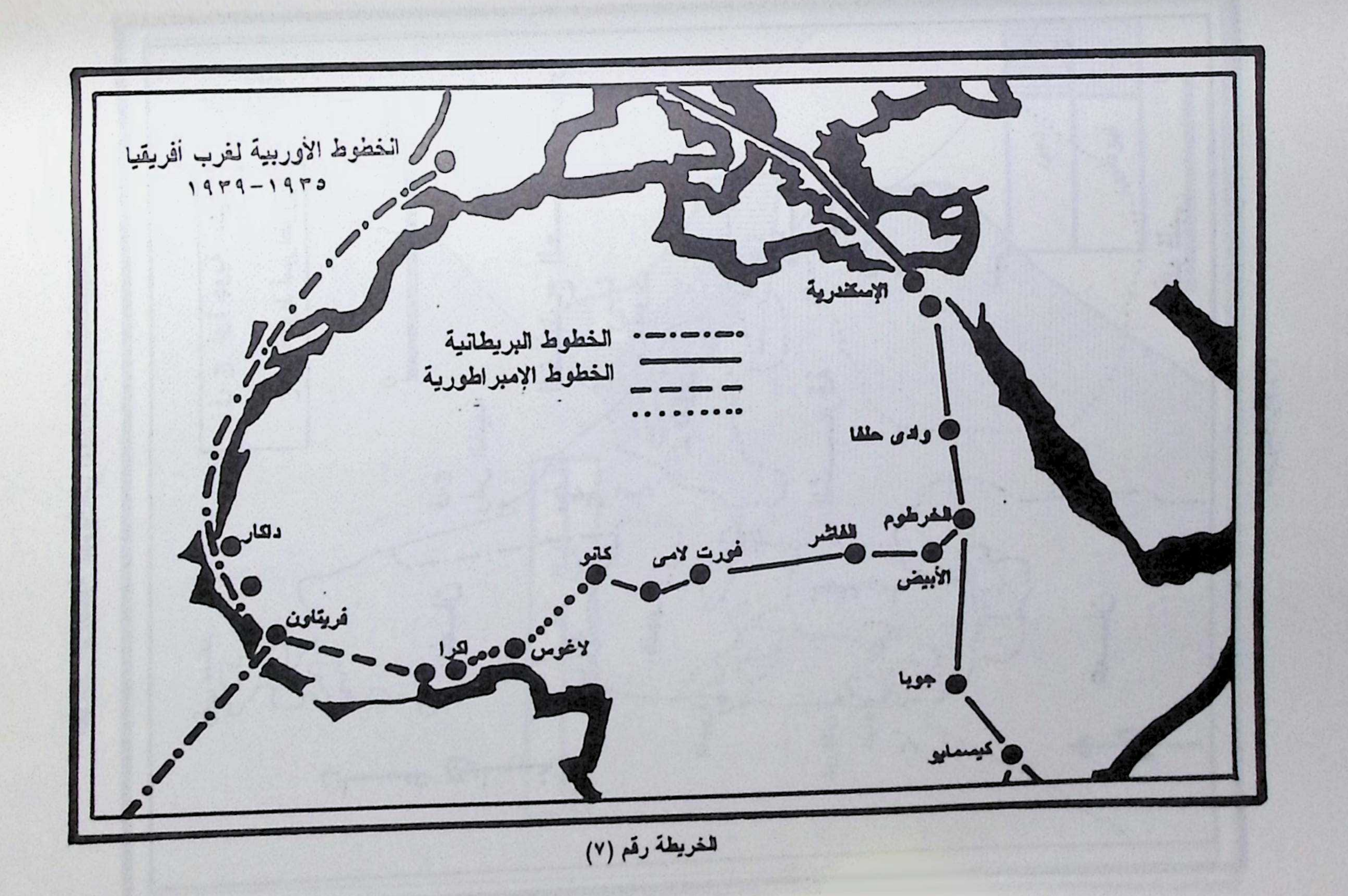

عمان
غزه
الرطبة
قاعدة الحبانيه
الرمادي
بغداد
قاعدة الشعيبه
البصرة
بوشهر
بحرين
الشارقة
اصفهان
يزد
ربط
كرمان
بلم
بمبور
شبرا
جوادر
كراتشي
الخطوط الإمبراطورية
الخطوط الفارسية المقترحة
الخريطة رقم (٤)

الخطوط الأمبراطورية والخطوط الإسترالية للشرق الأقصى
١٩٣٣-١٩٣٩

الخريطة رقم (٥)

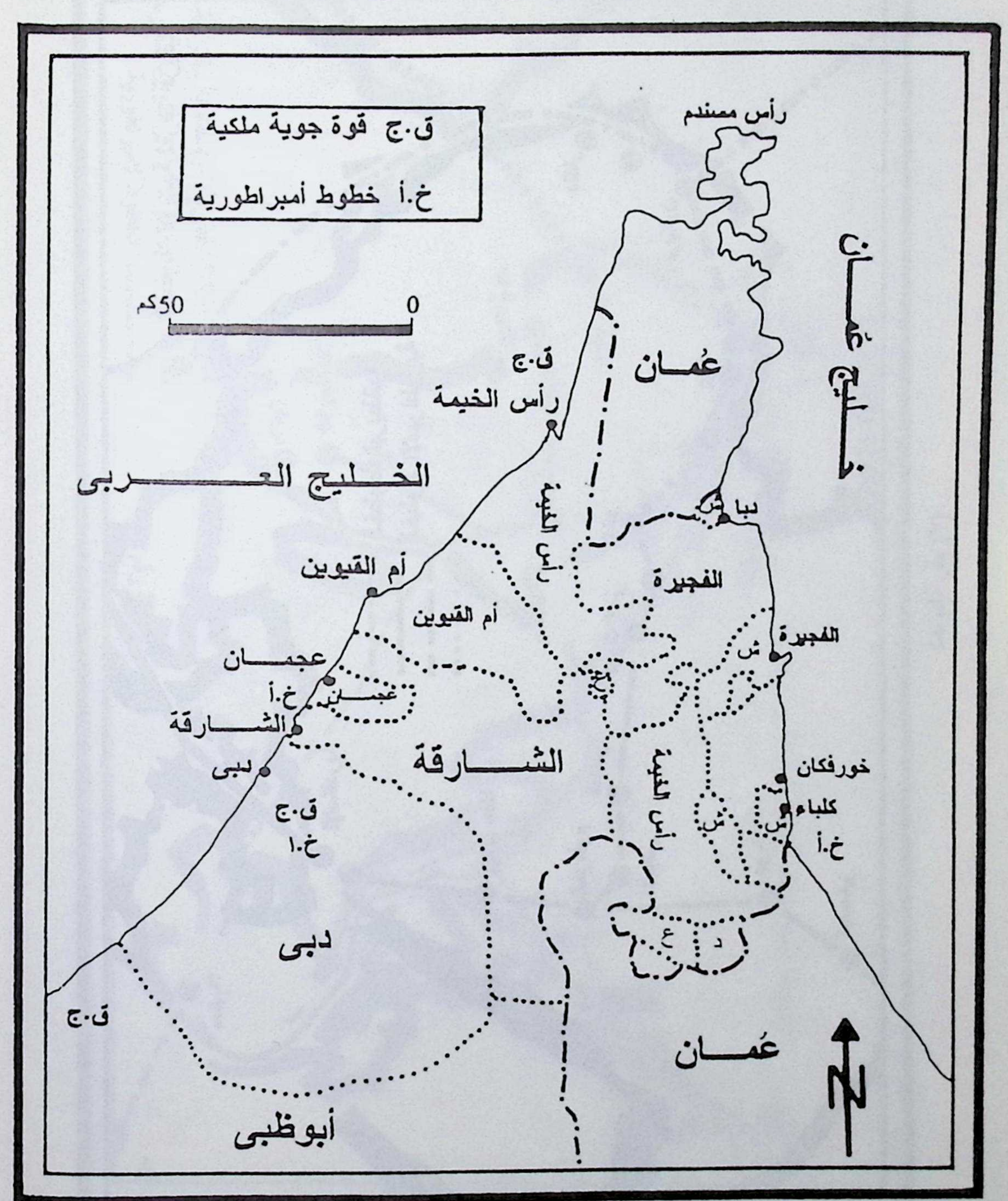


الخريطة رقم (٦)



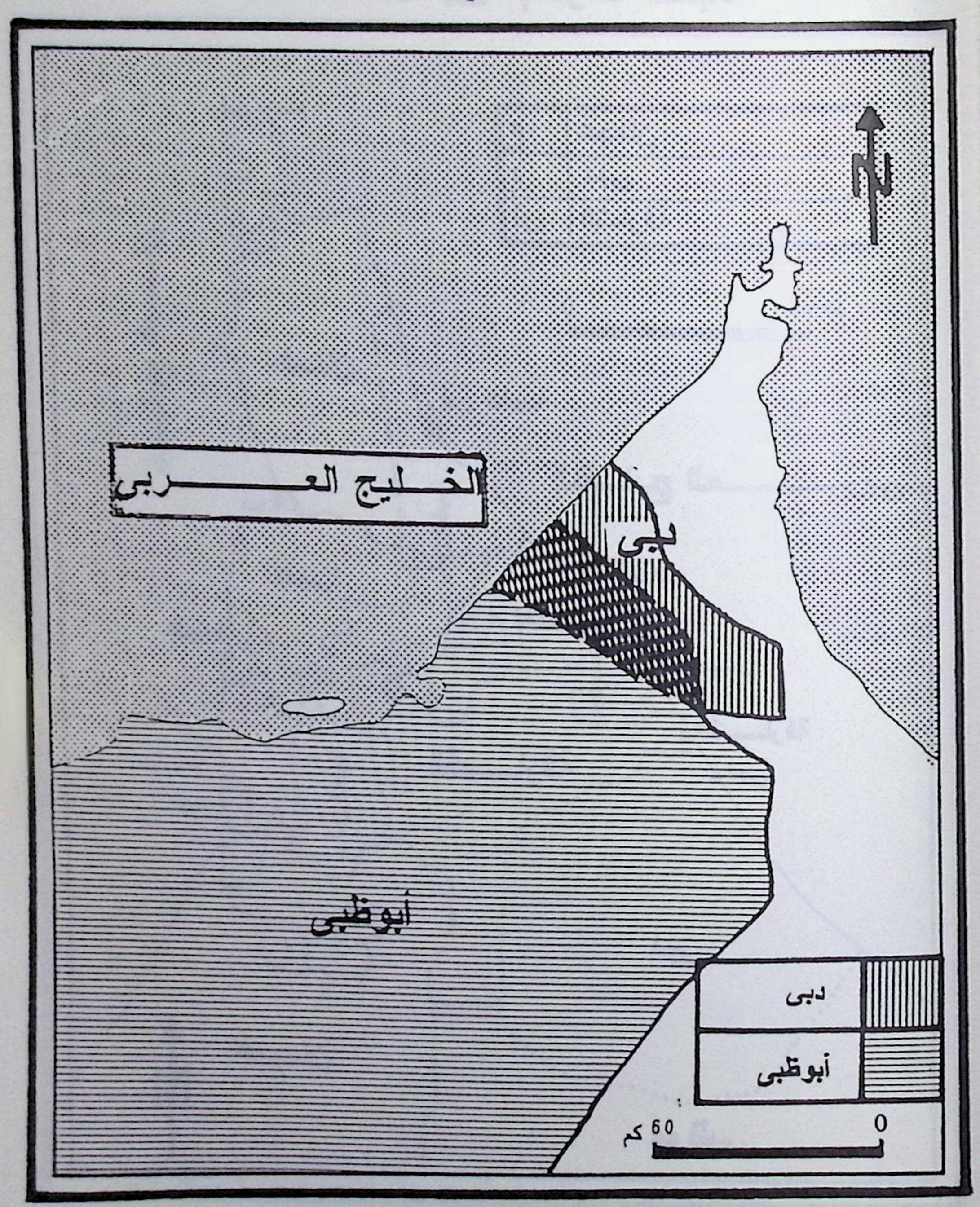
الخريطة رقم (٧)

القواعد البريطانية الجوية فى الإمارات فى الثلاثينيات



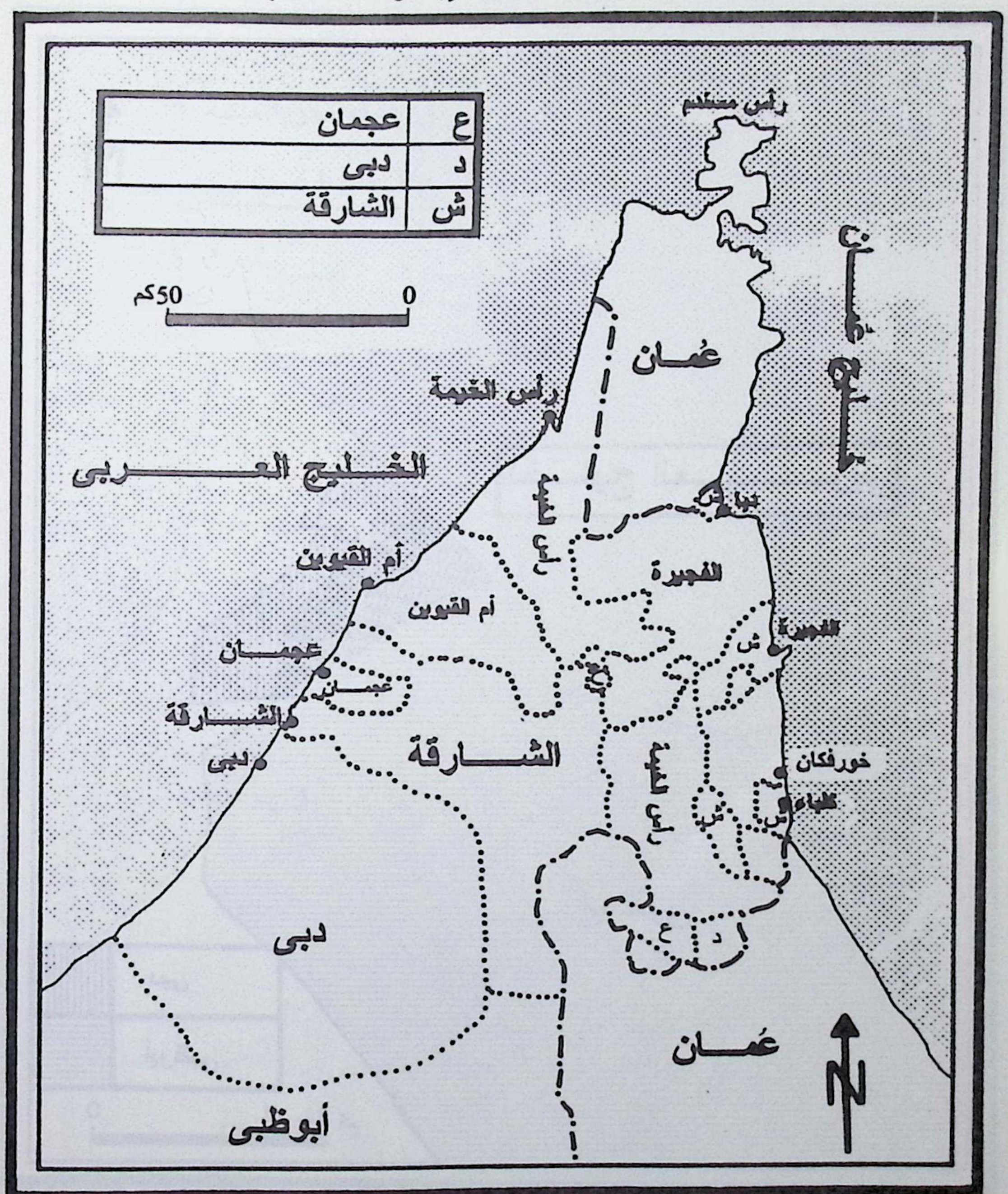
الخريطة رقم (٨)

المناطق الحدودية المتنازع عليها بين أبوظبى ودبى



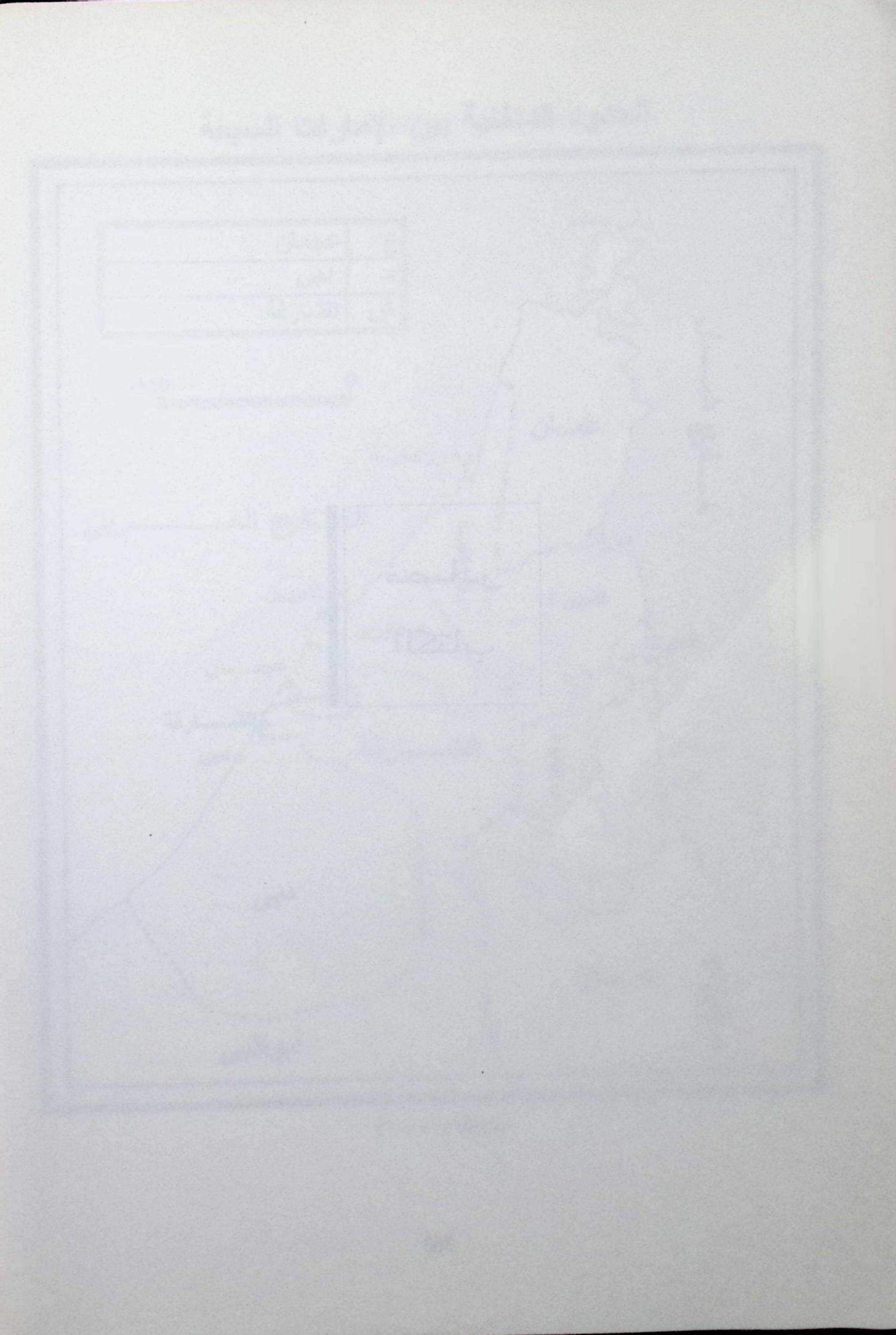
الخريطة رقم (٩)

الحدود الداخلية بين الإمارات السبعة



الخريطة رقم (١٠)

مصادر الكتاب



مصادر الكتاب

المصادر المتيسرة في دولة الإمارات العربية المتحدة

أولاً : المصادر غير المطبوعة :

□ مقابلات شخصية مع كل من :

أ : السيد علي التاجر ، عضو مركز الوثائق والدراسات في أبوظبي جرت في شهر يونيو ١٩٨٥ وكذلك في شهر مارس ١٩٨٦ وفي ديسمبر ١٩٨٦ وديسمبر ١٩٨٧ .

ب : السيدة كلثم القمزي جرت في دبي في شهر يونيو ١٩٨٥ .

ج : الدكتور محمد مرسي عبدالله مدير مركز الوثائق والدراسات في أبوظبي ، جرت في شهر ديسمبر ١٩٨٥ ، وفي مدينة العين بتاريخ ١٠ و١١ و١٢ يناير ١٩٨٥ .

د : السيد ادورد هندرسن ، الضابط السياسي البريطاني السابق في أبوظبي للفترة ما بين (١٩٥٩-١٩٦١) وهو حالياً موظف في مركز الوثائق والدراسات في أبوظبي ، جرت بتاريخ ٢١ ديسمبر ١٩٨٥ و١٢ فبراير ١٩٨٩ .

هـ : السيدة فراوكا هيرد باي ، الموظفة في مركز الوثائق والدراسات في أبوظبي ، جرت في ٢١ ديسمبر ١٩٨٥ .

و : السيد ابراهيم مراد ، جرت في لندن بشهر أكتوبر ١٩٨٦ .

ز : السيد عبدالله بن جمعة بن بيات جرت في دبي في ٩ أكتوبر ١٩٨٦ .

ح : السيد سيف بن محمد ، جرت في دبي في ١٠ مارس ١٩٨٦ .

ط : السيد ناصر عبداللطيف السركال ، جرت في دبي بتاريخ ١٠ مارس ١٩٨٦ .

ي : السيد يوسف السركال ، جرت في دبي بتاريخ ١٠ مارس ١٩٨٦ .

ك : السيد محمد مهدي التاجر ، مستشار حاكم دبي لشؤون النفط وسفير دولة الإمارات العربية المتحدة في لندن (١٩٧٢-١٩٨٨) ، جرت في دبي بتاريخ ١١ مارس ١٩٨٦

ل : الدكتور مهدي عبدالله التاجر ، جرت في لندن بتاريخ ١٤ و١٨ ابريل ١٩٨٦ .

م : السيد عبدالله بن فارس ، مستشار حاكم الشارقة خلال الاربعينيات ، جرت في دبي بتاريخ ٦ يناير ١٩٨٧ .

ن : السيد حسن راضي جرت في لندن بشهر مارس ١٩٨٧ .

ثانياً : وثائق غير مطبوعة ، ومطبوعات دولة الإمارات :

١ : مجموعة الظواهر : وهي مجموعة من الرسائل يبلغ عددها ٢٠٠ رسالة تعود إلى المغفور له الشيخ أحمد بن هلال الظاهري والي مدينة العين على عهد المغفور له الشيخ زايد بن خليفة ، ويعود تاريخها للفترة من ١٨٩٠ إلى ١٩٢٠ .

٢ : مطبوعات وزارة خارجية دولة الإمارات العربية المتحدة .

٣ : الأوراق الرسمية لدائرة التخطيط الموجودة في مركز الوثائق .

٤ : وثائق الطيران المدني الموجودة في متحف دبي .

ثالثاً : الجرائد والمجلات :

١ : أعداد مختلفة من جريدة الاتحاد .

٢ : أعداد مختلفة من جريدة EMIRATES NEWS .

٣ : أعداد مختلفة من جريدة GULF NEWS

٤ : أعداد مختلفة من جريدة KHALIJ TIMES

رابعاً : الكتب والمقالات العربية المطبوعة :

١ : عبدالوهاب أحمد : (بريطانيا وتجارة الرقيق في الخليج العربي وشرقي أفريقيا) بحث منشور في مجلة كلية الآداب جامعة دولة الإمارات العربية المتحدة ، العدد الأول ، ١٩٨٥ ، ص ٩-٣٣ .

٢ : الدكتور محمد مرسي عبدالله : (إمارات الساحل ، عُمان ، والدولة السعودية الأولى) (١٧٩٣-١٨١٨) المطبوع في القاهرة عام ١٩٧٨ .

وكذلك كتاب : (دولة الإمارات العربية المتحدة وجيرانها) - الكويت ١٩٧٨ .

٣ : عبدالعزيز المنصور : (المصالح النفطية الأمريكية في منطقة الخليج) ، منشورات وزارة الخارجية/ دولة الإمارات العربية المتحدة - ١٩٧٨ ، ص ٣١٤-٣٣٢ .

وهو بحث ألقاه في الدورة الدبلوماسية السادسة التي نظمتها وزارة الخارجية في دولة الإمارات العربية المتحدة - ١٩٧٨ .

٤ : عائشة السيار : (الجذور التاريخية والتطورات الحديثة للاتحاد بين المشيخات العُمانية) ، وهو رسالة دكتوراه غير مطبوعة - جامعة القاهرة ١٩٨٦ .

٥ : ابراهيم عبدالغني : (حكومة الهند البريطانية والإدارة المحلية في الخليج) - المملكة العربية السعودية - ١٩٨١ .

٦ : ابراهيم عبدالغني (العلاقات البريطانية مع الساحل العُماني) - المملكة العربية السعودية ١٩٣٢ . وكذلك كتاب (حكومة الهند والإدارة في الخليج العربي) - المملكة العربية السعودية ١٩٨١ .

٧ : الدكتور محمد الرميحي : (حركة التصحيح لعام ١٩٣٩ في الكويت والبحرين ودبي) ، بحث منشور في مجلة دراسات الخليج العربي وشبه الجزيرة ، العدد الرابع ١٩٧٩ .

٨ : سيف مرزوق الشملان : (تاريخ الغوص على اللؤلؤ في الكويت) منشورات دار السلاسل - ١٩٧٥ .

٩ : د . فالح حنظل : (المفصل في تاريخ الإمارات العربية المتحدة) لجنة التراث والتاريخ - ١٩٨٣ .

: (الشحوح وتاريخ منطقة رؤوس الجبال في الخليج العربي) ١٩٨٧ .

المصادر الانجليزية

Material in Great Britain :

A- Unpublished Material :

1- Government Records :

I- India Office Library and Records, London :

R/15 Persian Gulf Residency Records .

R/15/1 Bushire Residency Records, 1763-1947 .

R/15/2 Bahrain Agency Records, 1920-1950 .

R/15/4 Trucial coast, 1937-1950 .

L/P&S/10 Political and Secret Department Subject Files, 1902-1931 .L/P&S/12 Political and Secret Department External Collections, 1931-1949 .

L/P&S/20 Political and Secret Department Library .

The Political Resident T.C. Fowle's personal file .

Inchcape Compan : files 1-51 .

II- Public Record Office, London :

CAB 2 Committee of Imperial Defence Minutes and Meetings .

CAB 16 Committee of Imperial Defence, Ad Hoc Sub-

Committees of Enquiry, Froceedings and Memoranda.

CAB 21 Registered Files (1916-1939)

CAB 23 Minutes (1919-1939)

CAB 50 The Oil Board. 1925-1939 .

CAB 51 : Committee of Imperial Defance, Middle East Questions .

51/1 Ministerial Sub-Committee .

51/2, 51/11 Official Sub Committee .

F.O.371 The Foreign Office-Political (Eastern) - Arabia and Persia .

F.O. 800 Ministers and officials (private collection, 1824-49 .

Air 1&5 Air Historical Branch Records : Series I&II .

Air 2 Correspondence .

Air 6 Records of Meetings of the Air Board and Air Council .

Aviation 2 Air Ministry : Civil Aviation files (Imperial Airways) .

III- British Museum Library : Official Publications Library :

Colonial Civil Aviation conferences, of April 1947, Sept. 1952 and Sept. 1958 . (reports of proceedings) .

2- Private Papers, Collections and diaries, deposited at the Middle East Centre, St. Antony's College, Oxford, of the following :

H.R.P. Dickson, Political Agent, Kuwait .

Sir Andrew Ryan, British Minister, Jeddah, Saudi Arabia .

H. St. John Philby, traveller .

Sir Rupert Hay, Political Resident, Bahrain .

Frank Holmes, representative of PCL .

Sir George Rendel, Head of the Middle Eastern Dept., Foreign Office.

Wylie Doughty, traveller .

B- Published Sources :

1- Contemporary Journals and Newspapers :

The Times .

The People .

The Daily Express .

The Daily Mirror .

2- Official Documents :

Historical Summary of Events in the Persian Gulf

Shaikhdoms and the Sultanate of Muscat and Oman, 1928-1953, Archive Editions (London, 1987) .

3- Books :

Abdullah, Muhammad Morsy, The United Arab Emirates, A Modern History (london, 1978) .

Aitchison, C.U. A Collection of treaties, engagements and sanads relating to India and neighbouring countries, 5th ed. (Delhi, 1933) .

Al-Baharna, Husain M. The Legal Status of the Arabian Gulf States (Manchester, 1969) .

Al-Qasimi, Sultan Muhammad, The Myth of Arab Piracy in the Gulf (london, 1986) .

Al-Sowayegh, Abdulaziz, Arab Petropolitics (London, 1984) .

Anderson, Irvine H., Aramco, the United States and Saudi Arabia, A study of the Dynamics of Foreign Oil Policy, 1933-1950 (New York, 1981) .

Antonius, George, The Arab Awakening : the Story of the Arab Natioalist Movement (London, 1938) .

Armstrong, H.C., Lord of Arabia (London, 1934) .

Baldwin, David A., Economic Development and American Foreign Policy (Chicago, 1966) .

Ballantyne, W.M., Commercial Law in the Arab Middle East : The Gulf States (London, 1986) .

Baram, Phillip J., The Department of States in the Middle East (University of Pennsylvania Press, 1978) .

Belgrave, S.C.D, The Pirate Coast (Beirut, 1972) .

-------, Personal Columns (London, 1960) .

Bezirgan, Basima & Elizabeth Warnock Fernea, Middle East Muslim Women Speak (Texas, 1977) .

Bidwell, Robin, The Affairs of Arabia, 1905-1906 (London, 1971) .

Brenard, Robert, & harry Harper, Romance of the Flying Mail (London, 1933) .

Brett, R.D., History of British Aviation, 1908-1914, (London, 1934) .

Brittain, Sir Hrry E., By Air (London, 1933) .

-----, Wings of Speed (London, 1934) .

Bullock, Alan, The Life and Times of Ernest bevin : Foreign Secretary, 1945-51 (London, 1983) .

Busch, Brition Cooper, Britain and the PErsian Gulf : 1894-1914 (los Angeles, 1969) .

--------, Britain, India and the Arabs, 1914-1921 (Los Angeles,1971) .

Chisholm, Archibald H., The First Kuwait Oil Concession Agreement (London, 1975) .

Caroe, Olaf, Wells of Power (London, 1951) .

Cottrell, Alvin,ed., The Persian Gulf States : A General Survey (Baltimore and London, 1980) .

Curzon of Keldeston, K.G., British Government in India, (London, 1925) .

Darby, Phillip, British Defence Policy East of Suez : 1947 - 1985 (London, 1973) .

Davies, R.E.G., A History of the World's Airliners (London, 1967) .

Dickson, H.R.P., The Arabs of the Desert (London, 1958) .

------, Kuwait and Her Neighbours (London, 1956) .

Dickson, Violet, Forty Years in Kuwait (London, 1971) .

El-Mallakh, Ragaei, The Economic Development of the United Arab Emirates (London, 1981) .

Elwell-Sutton, L.P., Persian Oil : A Study in Power Politics (London, 1955) .

Farid, Abdel Majid, ed. Oil and Security in the Arabian Gulf (London, 1981) .

Fenelon, K.G., The Trucial States, a brief economic survey (Beirut, 1969) .

-----, The United Arab Emirates, An economic and social survey (London, 1973) .

Ferrier, R.W. The History of the British Petroleum Company (London, 1982) .

Ford, Alan W., The Anglo-Iranian Oil Dispute of 1951-1952 (Berkeley, 1954) .

Fowle, Sir Trenchard C., Travels in the Middle East (London, 1916) .

Freeth, Zahra, Kuwait was My Home (London, 1956) .

Gavin, R.J., Aden Under British Rule : 1839-1967 (London, 1975) .

Gallagher, John, The Decline, Revival and Fall of the British Em[ire (Cambridgem, 1982) .

Gooch, G.P., British Documents on the Origins of the War (1898-1914) (London, 1938) .

Graham, Gerald S., Great Britain in the Indian Ocean, (1810-1850) (London, 1967) .

Graves, Philip, The Life of Sir Percy Cox (London and Melbourne, 1941) .

Guedalla, Philip, Middle East, 1940-1942 : a study in Air Power (London, 1944) .

Harrison, Paul W., Doctor in Arabia (London, 1943) .

Hawley, Donald, The Trucial States (London, 1970) .

Hay, Rupert, The Persian Gulf States (Washington, D.C., 1959) .

Heard-Bey, Frauke, From Trucial States to United Arab Emirates (London, 1982) .

Helms, Christine M., The cohesion of Saudi Arabia (London, 1981) .

Henderson, Edward, This Strange Eventful History, Memoirs of Earlier Days in the UAE and Oman (London, 1988) .

Higham, Robin, Britain's Imperial Air Routes, 1918-1939 . (London, 1960) .

--------, The British Rigid Airship, 1908-1931, (London, 1961) .

------, Air Power : A Concise History (London, 1972) .

Hoare, Samuel, Speeches by the Rt. Hon. Sir Samuel Hoare. Secretary of State For India. 1931-1935 (London, 1935) .

-------, (Viscount Templewood, Secretary of State for Air) Empire of the Air (London, 1957) .

Holden, David, Farewell to Arabia (London, 1966) .

Hopwood, Derek, ed., The Arabian Peninsula : Society and Politics (London, 1972) .

Hoskins, H.L., British Routes to India (London, 1966) .

Hourani, Ablert, The Emergence of the Modern Middle East (London, 1981) .

Howarth, David, The Desert King : Ibn Saud and His Arabia (New York, 1964) .

Hurewitz, J.C, Diplomacy in the Near and Middle East : A Documentary Record, 1535-1914, 2 vols. (New York, 1956) .

Kelly, J.B., Eastern Arabian Frontiers (London, 1964) .

-------, Britain and the Persian Gulf, 1795-1880 (London, 1968) .

---------, Arabia, the Gulf and the West (London, 1980) .

Katouzian, Homa, The Political Economy of Iran, 1926-1979 (New York University Press, 1982) .

Kent, Marian, Oil and Empire : British Policy and Mesopotamia Oil . 1900-1920 (London, 1976) .

Khalifa, Ali Mohammed, The United Arab Emirates : Unity in Fragmentation (London, 1980) .

Kindleberger, Charles, The World in Depression . 1929-1939 new ed. (London, 1987) .

Kirk, George E., A Short History of the Middle East, (London, 1964) .

Kummer, Ravinder, India and the Persian Gulf Region, (1858-1907) (London, 1965) .

Landen, Robert Geran, Oman Since 1850 : Disruptive Modernization in a Traditional Arab Society, (New York, 1967) .

Langer, W.L., Diplomacy of Imperialism, 2 vols (New York, 1935) .

Lee, David, Flight From the Middle East, A history of the Royal Air Force in the Arabian Peninsula and adiacent territories, 1945-1972 (London, 1980) .

Lenczowski, George, Oil and State in the Middle East, (New York, 1960) .

Longhurst, Henry, Adventure in Oil The Story of British Petroleum (London, 1959) .

Longrigg, S. Hemsley, Oil in the Middle East, (London, 1961) .

Lorimer, J.G., Gazetteer of the Persian Gulf. Oman and Central Arabia, (India, 1915) and the new ed. (England, 1970) .

Louis, W. Roger, The British Empire in the Middle East, 1945-1951 (Oxford, 1984) .

Mann, Major Clarence, Abu Dhabi : Birth of an Oil Shaikhdom (Beirut, 1964) .

Mansfield, Peter, The Middle East, A political and Economic Survey (London, 1973) .

-----, The Ottoman Empire and its Successors, (London, 1973) .

Marlowe, John, The Persian Gulf in the twentieth century, (London, 1962) .

Marston, Thomas E., Britain's Imperial Role in the Red Sea Area, 1800-1878 (Connecticut, 1961) .

Masani, R.P., Britain in India (Oxford, 1960) .

Mejcher, Helmut, Imperial Quest for Oil : Iraq, 1910-1928 (Oxford, 1976) .

Mikdashi, Zuhayr, A Financial Analysis of Middle Eastern Oil Concessions : 1901-65 (New York, 1966) .

Miles, S.B., The Countries and Tribes of the Persian Gulf (London, 1966) .

Monroe, Elizabeth, Britain's Moment in the Middle East, 1914-1956 (London, 1965) .

---, Philby of Arabia (London, 1973) .

Morgan, D.J., The Official History of Colonial Development, 4 vols. (London, 1980) .

Moyse-Bartlett, H., The Pirates of the Trucial Oman (London, 1966) .

Niblock, Tim, ed., Social and Economic Development in the Arab Gulf (London, 1980) .

-------, ed., State, Society and Economy in Saudi Arabia (London, 1982) .

Nicolson, Harold, Curzon the Last Phase, (1919-1925) : A study in post war diplomacy (London, 1934) .

Osborne, Christine, The Gulf States and Oman (London, 1977) .

Otaiba, Mana Saeed, The Petroleum Concession Agreements of the U.A.E., Abu Dhabi, 1939-1981, 2 vols. (London, 1982) .

----, Petroleum and the Economy of the United Arab Emirates (London, 1977) .

Owen, Roderic, The Golden Bubble (London, 1957) .

Palgrave, William Gifford, Travels in Central and Eastern Arabia, 1862-1863 (London, 1869) .

Peck, Malcolm C., The United Arab Emirates, A venture in Unity (London, 1986) .

Raleigh, Sir Walter and H.A. Jones, The War in the Air, 2 vols (London, 1969) .

Rehani, Ameen, Around the Coasts of Arabia (London, 1930) .

Rendel, Sir George., The Sword and the Olive (London, 1957) .

Richards, Denis, and Hilary st George Saunders, Royal Air Force, 1939-45, 3 vols (London, 1974) .

Philby, H. st. John B., Arabia (New York, 1930) .

-----, Arabian Days (London, 1948) .

-----, Arabian Jubilee (New York, 1952) .

----, Saudi Arabia (London, 1955) .

----, Forty Years in the Wilderness (London, 1957) .

Phillips, Wendell, Unknown Oman (London, 1966) .

Pridham, Brian R., ed., The Arab Gulf and the West (London, 1985) .

Ramazani, Rouhollah k., Iran's Foreign Policy 1941-1973 (University of Virginia Press, 1975) .

Sachar, Howard. M., Europe Leaves the Middle East, 1936-1954 (New York, 1972) .

Sadik, Muhammad, and William Sanvely, Bahrain, Qatar and the United Arab Emirates (London, 1972) .

Sampson, Anthony, The Seven Sisters : The Great Oil Companies and the World They Made (London, 1975) .

----, The Arms Bazar (London, 1977) .

Sanger, Richard H., The Arabian Peninsula (New York, 1954) .

Sassoon, Sir Philip, The Third Route (London, 1929) .

Sen, A., Five golden Decades in the History of Indian Aviation (Bombay, 1978) .

Sharif, Walid, The Arab Gulf and Japan (London, 1986) .

Shawadran, B., The Middle East, Oil and the Great Powers (New York, 1959) .

Smith, Stephen H., Indian Airways (Calcuta, 1926) .

Soffan, Linda Usra, The women of the United Arab Emirates (London, 1980) .

Stanton-Hope, W.E., Arabian Adventurer : The Story of Haji Williamson (London, 1951) .

Stivers, William, Supremacy and Oil : Iraq, Turkey and the Anglo-American Worl Order, 1918-1930)Ithaca and London, 1982) .

Stocking, George W., Middle East Oil : A Study in Political and Economic Controversy (London, 1971) .

Stoff, Michael B., Oil, War, and American Security : The Search for a National Policy on Foreign Oil, 1941-1947 (New Haven, 1980) .

Stoyanovsky, J., The Mandate for Palestine (London, 1928) .

Taryam, Abdullah Omran, The Establishment of the United Arab Emirates (Routhedge, 1986) .

Taylor, Jon and P.J.R. Moyes, Pictorial History of the RAF. 1939-1945 (London, 1980) .

Thetford, Owen, Aircraft of the Royal air Force Since 1918. 7th ed. (London, 1979) .

------, British Naval Aircraft Since 1912 (London, 1978) .

Thesiger, Wilford, Arabian Sands (London, 1959) .

Thomas, Bertram, Alarms and Excursions in Arabia, (Indianpolis, 1931) .

----, Arabia Felix (London, 1938) .

Tomkinson, Michael, The United Arab Emirates : an Insight and a Guide (London, 1975) .

Tomlinson, B.R., The Political Economy of the Rai 1914-1947 : The Economics of Decolonization in India (London, 1979) .

Trevelyan, Humphery, The Middle East in Revolution (London, 1970) .

Troeller, Gary, The Birth of Saudi Arabia (London, 1976) .

Venn, Fiona, Oil Diplomacy in the Twentieth century (London, 1986).

Wallace, William, The Foreign Policy Process in Britain (London, 1977) .

Williams, M.V. Seton, Britain and the Arab States (London, 1948) .

Wilson, Sir Arnold, Loyalties : Mesopotamia, 1914-1917 : A Personal and Historical Record (London, 1930) .

------, The Persian Gulf (London, 1956) .

Wingate, Ronald E., Not in the Limelight (London, 1959) .

Yale, William, The Near East, A Modern History (London, 1958) .

Zahlan, Rosemarie Said, The Origins of the United Arab Emirates (London, 1978) .

------, The Creation of Qatar (London, 1979) .

------, The Making of the Modern Gulf States : Kuwait, Bahrain . Qatar , the United Arab Emirates and Oman (London, 1989) .

Zeine . Z.N. The Emergence of Arab Nationalism (Beirut, 1966) .

3- Periodicals :

Anthony, John Duke, "The Union of Arab Amirates", Middle East Journal . XXVI (1972), pp. 271-287 .

Beck, Peter J., "Anglo-Persian Oil Dispute . 1932-33", Journal of Contemporary History, (hereafter JCH), 9, No. 4, (Oct. 1974), pp. 123-151 .

Belgrave, Sir C.D., "Pearl diving in Bahrain", Journal of the Royal Central Asian Society, (hereafter JRCAS), XXI, (1934) .

----, "Persian Gulf-Past and Present", JRCAS, LV (1968) .

Bentley, B. W., "The Development of the Air Route in the Persian Gulf", JRCAS, XX (April, 1933), pp. 173-189 .

Bidwell, Robin, " A British Official Guide to the Gulf", Geographical Journal, CXXXVIII (1972) .

Birkhead, E., "The Financial Failure of British Air Transpot Companies, 1919-24", The Journal of Transport History (May 1960), pp. 133-145 .

Boustead, J.E.H., "Abu Dhabi, 1761-1963", JRCAS. L (1963) .

Bowen, Richard Le B. Jr, "Pearl Fisheries of the Persian Gulf", Middle East Journal, V (1951) .

Brooke -Popham, H.R.M., "Aeroplanes in Tropical countries", The Aeronautical Journal, vol. XXV, 1921 .

Brunchig, R., "Abd", The Encyclopaedia of Islam, New Edition, (1960), pp.24-40 .

Bryant, Arthur, "Factors Underlying British Foreign Policy" International Affairs, XXII (1946), pp. 338-351 .

Burchall, H., "The Air Route to India", 14, JRCAS (1927), pp. 3-18 .

-----, "The Political Aspect of Commercial Air Routes", JRCAS, 20 (1933), pp. 70-90 .

Cooper, John, "Some Historical Phases of British International Civil Aviation Policy", International Affairs, 23 (1947), pp. 189-201 .

Cooper, Malcolm, "Blueprint for Confusion, The administrative background to the formation of the Royal Air Force.", JCH, No. 3 (July 1987), pp. 437-453 .

Dalyell of the Binns, G., "The Persian Gulf", JRCAS, XXV, (1938), pp. 349-364 .

Daud, Mahmood, "Russia and the Persian Gulf : study in preworld

War 1 Diplomacy", Bulletin of the College of Arts & Sciences (Baghdad, 3, June 1958), pp. 118-132 .

Dostal, Walter, "The Shihuh of Northern Oman : A contribution to Cultural Ecology", The Geographical Journal, 138, Part 1 (March 1972), pp. 1-7 .

El-Mallakh, Ragaei, "The Challenge of Affluence : Abu Dhabi", Middle East Journal, XXIV (1970), pp. 135-146 .

Fearon, Peter, "The Growth of Aviation in Britain", JCH No.1 (1985), pp. 21-40 .

Gaury, Gerald, "The End of Arabian Isolation:, Foreign Affairs, XXV (1946) .

Godfried, Nathan, "Economic Development and Regionalixm, United States Foreign Relations in the Middle East, 1942-45", JCH, No. 3 (July 1987), pp. 481-500 .

Goldberg, Jacob, "The 1914 Saudi-Ottoman Treaty-Myth or Reality", JCH, 19, No. 2 (April 1984), pp. 289-314 .

Hankey, R.M.A, "Middle Eastern Unity", The Economist (27 January 1945) .

Hay, Rupert, "The Persian Gulf States and their Boundary Problems", Geographical Journal, 120 (1954), pp. 433-45 .

---------, "The Impact of Oil Industry on the Persian Gulf Shaykhdoms", Middle East Journal, 9 (1955), pp. 361-72 .

Heard-Bey, Frauke, "The Gulf States and Oman in Transition", JRACS, 59, part, 1 (Feb., 1972), pp. 14-22 .

---------, "Social Changes in the Gulf States and Oman", Asian Affairs (Oct., 1972), pp. 309-316 .

---------, "Development Anomalies in the Beduin Oasis of AL-Liwa", Asian Affairs (Oct., 1974), pp. 272-286 .

Hearn, Sir Arthur, "Oil and the Middle East", International Affairs, 24

(1948), pp. 63-75 .

Jeffery, Keith, "Great Power Rivalry in the Middle East", Historical Journal, 25, 4 (1982) .

Kelider, Abbas "Shifts and Changes in the Arab World", The World Today (Dec., 1968) .

Lambton, Ann K. S., "The Impact of the West on Persia", International Affairs, 33, 1 (Jan. 1957) .

Levine, Jo Aann, "Persian Gulf Women find less freedom now", Christian Science Monitor (2 July, 1975) .

Libesny, Herbert J., "British Jurisdiction in the States off the Persian Gulf", Middle East Journal, 3 (1949), pp. 330-2 .

---------, International Relations of Arabia", Middle East Journal, 1 (1947), pp. 148-68 .

---------, "Administration and Legal Development in Arabia, the Persian Gulf Principalities", Middle East Journal, 10 (1956), pp. 33-42

Lindt, A.R, "Politics in the Persian Gulf", JRCAS, XXVI, (1939), pp. 619-633 .

McCormack, Robert L., "Imperial Mission : the Air Route to Cape Town, 1918-1932", JCH, 9, No. 4, (October 1974) , pp. 77-97 .

Mclean, David, "Britain and her Buffer State, (1890-1914), Royal Historical Society (1979) .

Mejcher, Helmut, "Oil and British Policy towards Mesopotamia, 1914-1918", Middle Eastern Studies, VIII, No. 3, (1972), pp. 377-391 .

Melamid, Alexander, "Oil and Evolution of Boundaries in Eastern Arabia", Geographical Review, 44 (1954), pp. 295-6 .

---------, "Political Geography of Trucial Oman and Qatar", Geographical Journal, 43 (1953) PP. 194-206 .

Nachmani, Amikam, "Britain's Post-War Relations with the USA",

JCH, 18, No. 1 (Jan. 1983), pp. 117-140 .

Ormsby-Gore, The Hon. W., "The Organization of British responsibilities in the Middle East", JRCAS, (1921), pp. 13-28 .

Paust, Jordan J., and Blaustein, Albert, "The Arab Oil Weapon- a threat to international peace", American Journal of International Law, IXVIII (1974) .

Rubian, Barry, "Anglo-American Relations in Saudi Arabia, 1941-45", JCH, 14, No. 1, (January 1979), pp. 253-267 .

Rutter, Eldon, "Slavery in Arabia", JRCAS, 20, (July 1933), pp. 315-332 .

Said, Rosemarie, "The 1938 Reform Movement in Dubai", Al-Abhath. XXIII, Nos. 1-4, (December 1970, Beirut), pp. 247-318 .

Sassoon, Philip, "The Air Power in the Middle East", JRCAS, XX (July 1933), part 111, pp. 394-405 .

Sayigh, Yusif, "Problems and Prospects of Dcvelopment in the Arabian Peninsula", International Journal of Middle East Studies, 51, part 11)1971), pp. 40-58 .

Sheppard, E.W., "Some Military Aspects of the Mesopotamia Problem", JRCAS, (21 Oct. 1920), pp. 13-28 .

Silverfarb, Daniel, "The Philby Mission to Ibn Saud", JCH, 14, No. 1 (1979), pp. 269-86 .

Singh, Anita Inder, "Keeping India in the Commonwealth : British Political and Military Aims, 1947-49", JCH, 20, No. 3 (July 1985), pp. 469-495 .

Smith, Malcolm, "The Royal Air Force, Air Power and British Foreign Policy, 1932-36", JCH, 12, No. 1 (January 1977), pp. 153-174 .

Standish, J.F., "British Maritime Policy in the Persian Gulf", Middle East Studies, III, No. 4 (1967) .

Swearigen, Will D., "Sources of Conflict over Oil in the Persian/

Arabian Gulf", Middle East Journal, 35 (1981) .

Thesiger, Wilfred, "Travel on the Trucial Coast", Geographical Magazine, XXI (1949) .

Wilkinson, J.C., "The Oman Question : The Background to the Geography of South-East Arabia", Geographical Journal, CXXXVII (1971) .

Wright, Denis, "The Changed balance of power in the Persian Gulf", Asian Affairs, (Oct., 1973), pp. 255-262 .

Middle East Economic Digest, Special report on the U.A.E. (November 1985) .

The Middle East, "Learning to Live without Federal funds" No. 125 (March 1985) .

Arabian Gulf", Middle East Journal, 29 (1975), [illegible]

Thesiger, Wilfred, "[illegible] on the [illegible] Oman", Geographical Magazine, XXI (1949).

Wilkinson, J.C., "The Oman Question: The Background to the Geography of South-East Arabia", Geographical Journal, CXXXVII (1971).

Wright, Denis, "The Changed balance of power in the Persian Gulf", [illegible], XXVI (1970), pp. 255-262.

Middle East Economic Digest, Special report on the U.A.E. [illegible] (1983)

The Middle East, "Learning to Live without Federal funds", No. 123 (March 1985).

الفهرس

هذا الكتاب

يبحث هذا الكتاب في فترة تاريخية مهمة من فترات العلاقات الإماراتية - البريطانية هي فترة ما بين الحربين العالميتين. ففي هذه الفترة ضَعف وضع الإمارات الاقتصادي بشكل كبير نتيجة لانهيار أسواق اللؤلؤ في الوقت الذي بدأت فيه بشائر مصادر اقتصادية أخرى ممثلة في الامتيازات الجوية وهو المصدر الذي كان الإنجليز يمسكون بزمامه. فبعد الحرب العالمية الأولى أدركت بريطانيا أهمية الطيران في تعزيز نفوذها في مستعمراتها، لذلك بدأت في إنشاء شبكة خطوط جوية تربط مستعمراتها في المشرق ببعضها البعض. وقد ظهرت أهمية منطقة الإمارات كحلقة وصل بين الشرق والغرب، لذا أصبح تواجد القواعد الجوية المدنية والعسكرية فيها أمراً حيوياً لخدمة المصالح البريطانية، و تطلّب إنشاء القواعد الجوية على طول سواحل الإمارات ليس فقط مجهوداً جباراً ولكن تغييراً فعلياً في الإدارة البريطانية تجاه الإمارات، مما استلزم من بريطانيا أن تضع جانباً سياستها التقليدية القائمة على مبدأ عدم التدخل، وإلى تبني سياسة التدخل السافر في الشؤون الداخلية للإمارات.

خدمت هذه القواعد الجوية المصالح البريطانية في الحرب والسلم. ولكن بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية بدأت هذه القواعد بالتدريج تفقد أهميتها نظراً للتطور التكنولوجي الهائل الذي شهده عالم الطيران، مما دعا بريطانيا إلى إلغاء معظم هذه القواعد وإلى مراجعة أخرى لسياستها تجاه الإمارات. وما بين إنشاء وإلغاء هذه القواعد الجوية شهدت العلاقات الإماراتية - البريطانية تغييرات جذرية أثرت على الوضع الداخلي والإقليمي.



المجمع الثقافي

Cultural Foundation

ص . ب . ٢٣٨٠ ـ ابوظبي ـ الامارات العربية المتحدة ـ هاتف : ٢١٥٣٠٠

P.O. BOX : 2380 - ABU DHABI - U. A. E. - TEL. 215300 - CULTURAL FOUNDATION